

## Σχεδιασμός και αξιολόγηση εκστρατειών οδικής ασφάλειας στην Πολυτεχνική Σχολή του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας



Φοιτήτριες: Βλάχου Ναταλία

Λάγιου Ετλεύα

Σταυροπούλου Χριστιάννα

Τσιτσιβά Ελένη

Επιβλέπουσα Καθηγήτρια: Επίκουρος Καθηγήτρια Π.Θ Ευτυχία  
Ναθαναήλ



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ & ΚΕΝΤΡΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ  
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»**

Αριθ. Εισ.: 9401/1  
Ημερ. Εισ.: 22-03-2011  
Δωρεά: Συγγραφείς  
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ – ΠΜ  
2011  
ΒΛΑ



## **Ευχαριστίες**

Θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε την επιβλέπουσα και υπεύθυνη για την παρούσα διπλωματική εργασία, Επίκουρο Καθηγήτρια του Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας Ευτυχία Ναθαναήλ για την βοήθεια της και για την επικοινωνιακή συνεργασία που είχαμε αυτά τα χρόνια. Ένα μεγάλο ευχαριστώ οφείλουμε στον υποψήφιο Διδάκτορα του Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών Γιάννη Αδάμο για την πολύτιμη βοήθειά του, την αμέριστη συμπαράστασή του και την φιλία του. Επίσης ένα ευχαριστώ οφείλουμε στον Επίκουρο Καθηγητή του τμήματός μας Βασίλειο Κανακούδη για την βοήθεια του στην διοργάνωση της ημερίδας οδικής ασφάλειας στις 14 Μαΐου 2008, στον Επίκουρο Καθηγητή Ανδρέα Ζούπα για την συμβολή του στην επιλογή κατάλληλων μαθηματικών τύπων για την εύρεση δείγματος και στην Τροχαία Διεύθυνση Βόλου, τα στοιχεία της οποίας βοήθησαν στον εντοπισμό του προβλήματος των τροχαίων ατυχημάτων στον Βόλο. Θα θέλαμε επίσης να ευχαριστήσουμε όλους τους φοιτητές των τμημάτων της Πολυτεχνικής Σχολής που συμμετείχαν στην έρευνα απαντώντας στα ερωτηματολόγια με υπομονή και υπευθυνότητα. Τέλος οφείλουμε ένα μεγάλο ευχαριστώ στις οικογένειες και τους φίλους μας που μας συμπαράσταθηκαν στη δύσκολη δουλειά που αναλάβαμε, να φέρουμε εις πέρας την έρευνα αυτή.

Το παρόν τεύχος αφιερώνεται στις οικογένειές μας.

## Περιεχόμενα

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

..... 12

1.1 Εισαγωγή..... 12

1.2 Το πρόβλημα..... 12

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΩΝ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ..... 17

2.1 Εισαγωγή..... 17

2.1.1 Στόχοι των εκστρατειών οδικής ασφάλειας..... 17

2.2 Θεωρητικός σχεδιασμός εκστρατείας οδικής ασφάλειας..... 18

2.2.1 Έναρξη..... 18

2.2.2 Ανάλυση της κατάστασης..... 18

2.2.3 Καθορισμός ομάδας στόχου..... 18

2.2.4 Ανάπτυξη της στρατηγικής της εκστρατείας..... 19

2.2.4.1 Εμβέλεια και τύπος της εκστρατείας..... 20

2.2.4.2 Περιεχόμενο μηνύματος της εκστρατείας..... 21

2.2.4.3 Επιλογή μέσων και ορισμός πλάνου μαζικής ενημέρωσης..... 21

2.3 Σχεδιασμός αξιολόγησης εκστρατείας οδικής ασφάλειας..... 21

2.3.1 Χρησιμότητα αξιολόγησης..... 21

2.3.2 Μέθοδοι συλλογής δεδομένων..... 22

2.3.3 Μέθοδοι σχεδιασμού αξιολόγησης εκστρατείας οδικής ασφάλειας..... 24

2.3.3.1 Πειραματικές μέθοδοι σχεδιασμού (experimental design)..... 24

2.3.3.2 Ημι - πειραματικές μέθοδοι σχεδιασμού (quasi-experimental design)..... 26

2.4 Σύνταξη τελικής έκθεσης – αποτελέσματα..... 28

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΠΙΚΩΝ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΩΝ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΥΤΩΝ

3.1	Αντικείμενο και στόχοι εκστρατειών.....	29
3.2	Σχεδιασμός εκστρατειών.....	29
3.2.1	Αριθμός συμμετεχόντων για κάθε εκστρατεία.....	29
3.3	Αξιολόγηση εκστρατειών οδικής ασφάλειας.....	33
3.3.1	Συμμετέχοντες.....	33
3.3.2	Ομάδα ελέγχου και ομάδα επέμβασης.....	33
3.3.3	Επιλογή δείγματος.....	34
3.3.4	Μέθοδος προσέγγισης της ομάδας στόχου.....	34
3.3.5	Περιγραφή ερωτηματολογίων.....	35
3.3.6	Εξέταση των ερωτηματολογίων.....	37
3.3.7	Ανάλυση ερωτηματολογίων για κάθε εκστρατεία.....	37
3.3.8	Ανάλυση δεδομένων.....	39
3.3.8.1	Περιγραφικά αποτελέσματα.....	39
3.3.8.2	Συμπερασματική στατιστική (inferential statistics ).....	39
3.3.8.3	Στατιστική ανάλυση.....	41
3.3.9	Μέθοδοι σχεδιασμού αξιολόγησης της εκστρατείας.....	41
3.3.10	Γραμμική συσχέτιση μεταβλητών.....	42
3.3.10.1	Έλεγχος για ομαδοποίηση των ερωτήσεων.....	42
3.3.10.2	Διαδικασία της ανάλυσης του θεωρητικού μοντέλου ( model testing ).....	42

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑΣ

4.1	Πρωθητικά μέσα και ενέργειες.....	45
4.1.1	Έντυπο υλικό.....	45
4.1.2	Ημερίδα οδικής ασφάλειας.....	45
4.1.3	Αξιοπιστία εκστρατείας.....	46
4.2	Το μήνυμα.....	46
4.3	Χρονοδιάγραμμα.....	52

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΑΛΚΟΟΛ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

5.1 Περιγραφικά αποτελέσματα.....	53
5.1.1 Χαρακτηριστικά των ομάδων επέμβασης και έλεγχου.....	53
5.1.2 Γνώση ανωτάτου επιτρεπτού ορίου κατανάλωσης αλκοόλ.....	56
5.1.3 Γνώση ύπαρξης τοπικής εκστρατείας οδικής ασφάλειας.....	57
5.1.4 Οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ.....	58
5.2 Σύγκριση μεταξύ των μετρήσεων πριν και μετά την εκστρατεία.....	60
5.2.1 Σύγκριση ομάδας επέμβασης πριν και μετά την εκστρατεία.....	60
5.2.2 Σύγκριση ομάδας έλεγχου πριν και μετά την εκστρατεία.....	63
5.2.3 Σύγκριση ομάδας επέμβασης πριν και έλεγχου πριν την εκστρατεία.....	66
5.3 Αποτελέσματα γραμμικής παλινδρόμησης (regression analysis).....	69
5.3.1 Αποτελέσματα της γραμμικής παλινδρόμησης και των συντελεστών για την μέθοδο αξιολόγησης “the 2 group before-after randomized experiment”.....	70
5.3.2 Αποτελέσματα της γραμμικής παλινδρόμησης και των συντελεστών για την μέθοδο αξιολόγησης “the Solomon 4 group design”.....	74
5.3.3 Αποτελέσματα της γραμμικής παλινδρόμησης και των συντελεστών για την μέθοδο αξιολόγησης “the separate pre – post samples design”.....	79

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 : ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΖΩΝΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

6.1 Περιγραφικά αποτελέσματα.....	85
6.1.1 Χαρακτηριστικά των ομάδων επέμβασης και έλεγχου.....	85
6.1.2 Γνώση ότι η χρήση ζώνης ασφάλειας είναι υποχρεωτική.....	86
6.1.3 Συχνότητα χρήσης ζώνης ασφάλειας σε αστική και υπεραστική περιοχή.....	92
6.1.4 Επιρροή καμπανιάς.....	94
6.2 Σύγκριση μεταξύ των μετρήσεων πριν και μετά την εκστρατεία.....	95



6.2.1 Σύγκριση ομάδας επέμβασης πριν και μετά την εκστρατεία.....	95
6.2.2 Σύγκριση ομάδας έλεγχου πριν και μετά την εκστρατεία.....	100
6.2.3 Σύγκριση ομάδας επέμβασης πριν και έλεγχου πριν την εκστρατεία.....	105
6.3 Αποτελέσματα γραμμικής παλινδρόμησης (regression analysis).....	109
6.3.1 Αποτελέσματα της γραμμικής παλινδρόμησης και των συντελεστών για την μέθοδο αξιολόγησης «the 2 group before-after randomized experiment».....	109
6.3.2 Αποτελέσματα της γραμμικής παλινδρόμησης και των συντελεστών για την μέθοδο αξιολόγησης "the Solomon 4 group design".....	122
6.3.3 Αποτελέσματα της γραμμικής παλινδρόμησης και των συντελεστών για την μέθοδο αξιολόγησης "the separate pre – post samples design".....	131

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΚΡΑΝΟΥΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....142

7.1 Περιγραφικά αποτελέσματα.....	142
7.1.1 Γνώση ότι η χρήση κράνους ασφαλείας είναι υποχρεωτική.....	142
7.1.2 Συχνότητα χρήσης κράνους ασφαλείας σε αστική και υπεραστική περιοχή.....	145
7.1.3 Επιρροή εκστρατείας.....	146
7.1.4 Πρόθεση χρήσης κράνους ασφαλείας.....	147

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

8.1 Συμπεράσματα για την εκστρατεία για την κατανάλωση αλκοόλ και την οδήγηση.....	149
8.1.1 Περιγραφικά αποτελέσματα της εκστρατείας για την κατανάλωση αλκοόλ κατά την οδήγηση.....	149
8.1.2 Σύγκριση των μετρήσεων πριν και μετά την εκστρατεία συμφωνά με τους παράγοντες της θεωρίας σχεδιασμένης συμπεριφοράς.....	150
8.1.3 Συμπεράσματα γραμμικής παλινδρόμησης.....	150

8.1.3.1 Αποτελέσματα της μεθόδου "the 2 group before-after randomized experiment".....	151
8.1.3.2 Αποτελέσματα της μεθόδου "the Solomon 4 group design".....	151
8.1.3.3 Αποτελέσματα της μεθόδου "the separate pre-post samples design".....	152
8.1.4 Σύγκριση μεταξύ των μεθόδων αξιολόγησης για την εκστρατεία της κατανάλωσης αλκοόλ και την οδήγηση.....	152
8.2 Συμπεράσματα για την εκστρατεία για την χρήση ζώνης ασφαλείας κατά τη διάρκεια της οδήγησης.....	153
8.2.1 Περιγραφικά αποτελέσματα της εκστρατείας για την χρήση ζώνης ασφαλείας κατά τη διάρκεια της οδήγησης.....	153
8.2.2 Σύγκριση των μετρήσεων πριν και μετά την εκστρατεία συμφωνά με τους παράγοντες της θεωρίας σχεδιασμένης συμπεριφοράς.....	154
8.2.3 Συμπεράσματα γραμμικής παλινδρόμησης.....	155
8.2.3.1 Αποτελέσματα της μεθόδου "the 2-group before-after randomized experiment".....	155
8.2.3.2 Αποτελέσματα της μεθόδου "the Solomon 4 group design".....	155
8.2.3.3 Αποτελέσματα της μεθόδου "the separate pre-post samples design".....	156
8.2.4 Σύγκριση μεταξύ των μεθόδων αξιολόγησης για την εκστρατεία της χρήσης ζώνης ασφαλείας κατά τη διάρκεια της οδήγησης.....	156
8.3 Σύγκριση μεταξύ των μεθόδων.....	157
Βιβλιογραφία.....	158
Παράρτημα Α.....	159
Παράρτημα Β.....	173
Παράρτημα Γ.....	176

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία περιλαμβάνει τα αποτελέσματα της εφαρμογής και της αξιολόγησης μιας έρευνας για την κατανάλωση αλκοόλ και την οδήγηση, για την χρήση ζώνης ασφαλείας και για τη χρήση κράνους ασφαλείας. Η έρευνα έλαβε χώρα στην Πολυτεχνική Σχολή του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας από τον Απρίλη έως τον Μάη του 2008 και είχε ως κύριο στόχο να αφυπνίσει τους νέους οδηγούς και συνεπιβάτες σε θέματα οδικής ασφαλείας.

Η εμβέλεια των τριών εκστρατειών ήταν τοπική και ο πληθυσμός στον οποίο απευθύνονταν αποτελούνταν από τους φοιτητές της Πολυτεχνικής Σχολής, ηλικίας 18 έως 30 ετών. Ως ομάδα επέμβασης επιλέχθηκαν οι φοιτητές του τμήματος των Πολιτικών Μηχανικών και ως ομάδα ελέγχου οι φοιτητές των τμημάτων της Αρχιτεκτονικής, των Μηχανολόγων Μηχανικών και των Μηχανικών Χωροταξίας. Το δείγμα που επιλέχθηκε για τις εκστρατείες του αλκοόλ και της ζώνης είναι 200 άτομα, ενώ για την εκστρατεία του κράνους 50, αριθμός που δεν συγκεντρώθηκε για αυτό και δεν έγινε καμία ανάλυση στα δεδομένα αυτά.

Για την αξιολόγηση της εκστρατείας, διεξήχθη μια έρευνα ερωτηματολογίων «πρόσωπο με πρόσωπο» με σκοπό να συγκεντρωθούν δεδομένα, πριν και μετά την υλοποίηση της εκστρατείας. Η δομή των ερωτηματολογίων βασίστηκε στη Θεωρία Σχεδιασμένη Συμπεριφοράς (Theory of Planned Behavior), η οποία βασίζεται στην αρχή ότι η πρόθεση και η συμπεριφορά ενός ατόμου καθορίζεται από τρεις παράγοντες: τη στάση ενός ατόμου προς μια συγκεκριμένη συμπεριφορά (attitude toward the behavior), τα κοινωνικά του πρότυπα (subjective norm) και την αντίληψη που έχει για τον έλεγχο της συμπεριφοράς τους (perceived behavioral control). Χρησιμοποιήθηκαν τρεις διαφορετικοί μέθοδοι αξιολόγησης των εκστρατειών: "The two group before-after randomized experiment" και "The Solomon four- group design" από τις πειραματικές μεθόδους (Experimental design) και η "The separate pre-post samples design" από τις ημί - πειραματικές μεθόδους (Quasi Experimental design).

Η πιο ισχυρή μέθοδος αξιολόγησης και για τις δύο εκστρατείες που αξιολογήθηκαν, φαίνεται να είναι η "The Solomon four- group design", ενώ ο πιο ισχυρός παράγοντας πρόβλεψης της συμπεριφοράς είναι η πρόθεση.

Τα αποτελέσματα της αξιολόγησης των εκστρατειών έδειξαν ότι η επέμβαση είχε μεγαλύτερη επιρροή στους συνεπιβάτες από ότι στους οδηγούς. Όσον αφορά στην εκστρατεία της οδήγησης και του αλκοόλ, οι οδηγοί που ανήκαν στην ομάδα επέμβασης μετά την εκστρατεία, φάνηκε να ήταν πιο αρνητικοί στο να οδηγήσουν ενώ έχουν πιεί, όμως η διαφορά αυτή δεν θεωρείται σημαντική. Όσον αφορά τον αντίκτυπο της εκστρατείας για τη χρήση ζώνης ασφαλείας, δεν υπάρχει μεγάλη διαφοροποίηση στην ομάδα επέμβασης των οδηγών που φορούν ζώνη ασφαλείας πριν και μετά την εκστρατεία, είτε σε αστική είτε σε υπεραστική οδό. Αντίθετα για την ομάδα των συνεπιβατών παρατηρήθηκε μια μικρή αύξηση στο ποσοστό των ατόμων που προτίθενται να χρησιμοποιήσουν ζώνη. Τα αποτελέσματα αυτά δείχνουν ότι οι εκστρατείες είχαν μια μικρή επιρροή στην ομάδα επέμβασης και ότι για να αλλάξει η συμπεριφορά των χρηστών οδού, οφείλουν να γίνουν περαιτέρω ενέργειες.

## ΕΚΤΕΤΑΜΕΝΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο σκοπός της παρούσας έρευνας επικεντρώθηκε στο να αφυπνίσει τους νέους οδηγούς (ηλικίας 18-30 ετών) για τους κινδύνους που υπάρχουν στην οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, καθώς και στην οδήγηση χωρίς ζώνης ή κράνος ασφαλείας, καθώς επίσης και να βελτιώσει την οδηγική τους συμπεριφορά. Πιο συγκεκριμένα, οι στόχοι που τέθηκαν ήταν η παροχή γνώσης, η επίδραση στη συμπεριφορά και η επίδραση στην πρόθεση των ατόμων που υποβλήθηκαν στην επέμβαση-εκστρατεία.

Η παρούσα διπλωματική εργασία περιλαμβάνει τα αποτελέσματα από την εφαρμογή και την αξιολόγηση τριών εκστρατειών οδικής ασφάλειας: κατανάλωση αλκοόλ και οδήγηση και χρήση ζώνης και κράνους ασφαλείας. Οι εκστρατείες αυτές έλαβαν χώρα στην Πολυτεχνική σχολή του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας και διήρκησαν τέσσερις εβδομάδες από τις 14 Απριλίου μέχρι τις 14 Μαΐου του 2008. Η εμβέλεια των εκστρατειών ήταν τοπική. Για τη διεξαγωγή των εκστρατειών αναρτήθηκαν 500 αφίσες μεγέθους Α3 στο τμήμα των Πολιτικών Μηχανικών του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας και επίσης διοργανώθηκε ημερίδα οδικής ασφάλειας στις 14 Μαΐου 2008.

Για τη συλλογή δεδομένων έγινε έρευνα με ερωτηματολόγια «πρόσωπο με πρόσωπο», το οποίο δομήθηκε σύμφωνα με τη Θεωρία Σχεδιασμένης Συμπεριφοράς (Theory of Plan Behavior). Η θεωρία αυτή βασίζεται στην αρχή ότι η συμπεριφορά ενός ατόμου καθορίζεται από την πρόθεσή του. Η πρόθεσή θεωρείται ένας από τους πιο ισχυρούς παράγοντες για την πρόβλεψη της συμπεριφοράς και καθορίζεται από τρεις παράγοντες: τη στάση ενός ατόμου προς μια συγκεκριμένη συμπεριφορά (attitude toward the behavior), τα κοινωνικά του πρότυπα (subjective norm) και την αντίληψη που έχει για τον έλεγχο της συμπεριφοράς τους (perceived behavioral control). Οι απαντήσεις δίνονταν βάσει αριθμητικής κλίμακας από το 1 έως το 7, με το 1 να αποτελεί τη χειρότερη για την οδική ασφάλεια απάντηση και το 7 την καλύτερη.

Οι συμμετέχοντες στην έρευνα ήταν φοιτητές της Πολυτεχνικής Σχολής και χωρίστηκαν σε ομάδα επέμβασης και ομάδα ελέγχου. Στην ομάδα επέμβασης ανήκαν οι φοιτητές του τμήματος των Πολιτικών Μηχανικών, ενώ στην ομάδα ελέγχου οι Αρχιτέκτονες Μηχανικοί, οι Μηχανολόγοι Μηχανικοί και οι Μηχανικοί Χωροταξίας. Στις δύο αυτές ομάδες έγινε ένας επιπλέον διαχωρισμός σε οδηγούς και συνεπιβάτες. Το μέγεθος του δείγματος ορίστηκε στα 200 άτομα για τις εκστρατείες του αλκοόλ και της χρήσης ζώνης ασφαλείας και στα 50 άτομα για την εκστρατεία της χρήσης κράνους ασφαλείας. Το σύνολο των φοιτητών της Πολυτεχνικής Σχολής για το έτος 2007-2008 ήταν 1587 άτομα.

Για την επεξεργασία των δεδομένων έγινε περιγραφική και στατιστική ανάλυση. Όσον αφορά στην περιγραφική ανάλυση παραθέτονται στοιχεία για την ηλικία, το φύλο, τον χρόνο κατοχής διπλώματος και την εμπλοκή των συμμετεχόντων σε ατύχημα. Στην στατιστική ανάλυση εξετάστηκε η αποτελεσματικότητα της εκστρατείας. Η εξέταση αυτή έγινε έτσι ώστε να εντοπιστεί αν από πριν την επέμβαση τα δύο δείγματά είναι διαφορετικά (σε προθέσεις, συμπεριφορά, αντίληψη, κλπ.) οπότε και τα αποτελέσματα της έρευνας δεν θα ήταν αξιόπιστα, διότι η οποιαδήποτε διαφορά στα αποτελέσματα μετά την εκστρατεία ανάμεσα στις δύο ομάδες, δεν θα οφείλονταν στην επέμβαση. Η υπόθεση που έγινε (null hypothesis) είναι ότι το υπόβαθρο των δύο ομάδων (ελέγχου και επέμβασης) είναι το ίδιο. Μέσω των αποτελεσμάτων του t-test για κάθε ερώτηση βγήκε συμπέρασμα για το αν η υπόθεση αυτή είναι σωστή. Ο έλεγχος αυτός έγινε για τους εξής συνδυασμούς ομάδων: Ελέγχου πριν- Ελέγχου μετά, Επέμβασης πριν- Επέμβασης μετά, Ελέγχου πριν- Επέμβασης πριν. Το επίπεδο εμπιστοσύνης ορίστηκε στο 95%.

Οι μέθοδοι αξιολόγησης που χρησιμοποιήθηκαν για την αξιολόγηση των εκστρατειών είναι οι εξής: "The two group before-after randomized experiment" και "The Solomon four- group design" από τις πειραματικές μεθόδους (Experimental design) και η "The separate pre-post samples design" από τις ημί - πειραματικές μεθόδους (Quasi Experimental design).



Για την εξέταση του θεωρητικού μοντέλου (Θεωρία Σχεδιασμένης Συμπεριφοράς), έγινε γραμμική παλινδρόμηση (regression analysis) για να προσδιοριστεί η σχέση μεταξύ των εξαρτημένων και ανεξάρτητων μεταβλητών. Για την επεξεργασία των δεδομένων έγινε κατηγοριοποίηση των ερωτήσεων (όπως προβλέπει η Θεωρία Σχεδιασμένης Συμπεριφοράς) σε Behavioral Beliefs (πεποιθήσεις για τα αποτελέσματα της συμπεριφοράς), Control Beliefs (πεποιθήσεις για την ύπαρξη παραγόντων που είτε θα διευκολύνουν είτε θα δυσκολέψουν την συμπεριφορά), Normative Beliefs (πεποιθήσεις για τη δεοντολογία της κοινωνίας), Descriptive Norm (αντίληψη για την συμπεριφορά των άλλων ανθρώπων), Past Behavior (συμπεριφορά) και Intention (πρόθεση). Για την πρόβλεψη της εξαρτημένης μεταβλητής «πρόθεση» διεξήχθησαν τρία πειράματα για κάθε εκστρατεία σε όλες τις ομάδες. Τα πειράματα αυτά έγιναν στις εξής ομάδες: αλκοόλ-οδηγοί, ζώνη-οδηγοί, ζώνη-συνεπιβάτες και έγιναν για την κάθε μέθοδο αξιολόγησης ξεχωριστά. Το πρώτο πείραμα είχε ως εξαρτημένη μεταβλητή το Intention (πρόθεση) και ως ανεξάρτητες μεταβλητές τους παράγοντες Behavioral Beliefs, Control Beliefs και Normative Beliefs. Στο δεύτερο πείραμα προστέθηκε στις εξαρτημένες μεταβλητές ο παράγοντας Descriptive Norm και στο τρίτο πείραμα προστέθηκε ο παράγοντας Past Behavior (συμπεριφορά). Για την πρόβλεψη της συμπεριφοράς έγιναν άλλα τρία πειράματα στην ομάδα επέμβασης μετά την εκστρατεία. Στο πρώτο πείραμα, οι ανεξάρτητες μεταβλητές ήταν και πάλι οι παράγοντες Behavioral Beliefs, Control Beliefs και Normative Beliefs, στο δεύτερο προστέθηκε ο παράγοντας Descriptive Norm, ενώ στο τρίτο προστέθηκε ο Past Behavior (συμπεριφορά).

Όσον αφορά στην εκστρατεία του αλκοόλ και της οδήγησης, τα αποτελέσματα έδειξαν ότι υπάρχει αύξηση του ποσοστού της ομάδας επέμβασης των συνεπιβατών που γνώριζαν το ανώτατο επιτρεπτό όριο κατανάλωσης αλκοόλ μετά την εφαρμογή της εκστρατείας, σε αντίθεση με το αντίστοιχο ποσοστό των οδηγών της ίδιας ομάδας που είναι χαμηλότερο. Το γεγονός αυτό σημαίνει ότι η εκστρατεία επηρέασε την ομάδα επέμβασης. Αντίθετα, παρατηρείται ένα αντίστροφο αποτέλεσμα στην ομάδα ελέγχου, όπου υπάρχει αύξηση του ποσοστού των οδηγών που ήταν γνώστες του ανώτατου ορίου κατανάλωσης αλκοόλ, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό των συνεπιβατών ήταν χαμηλότερο.

Επίσης, παρατηρήθηκε ότι το ποσοστό των ατόμων της ομάδας επέμβασης που έχουν δει κάποια εκστρατεία οδικής ασφάλειας ήταν πολύ υψηλό, σε σχέση με το αντίστοιχο ποσοστό πριν την εφαρμογή της τοπικής εκστρατείας, γεγονός που σημαίνει ότι η τοπική εκστρατεία είχε σχετικά μεγάλη απήχηση. Αντίθετα, το αντίστοιχο ποσοστό της ομάδας ελέγχου μειώθηκε λίγο. Αυτό μας δείχνει ότι η ομάδα αυτή έμεινε ανεπηρέαστη από την τοπική εκστρατεία, όπως είχαμε θέσει ως στόχο.

Όσον αφορά στην εκστρατεία της χρήσης ζώνης ασφαλείας, τα αποτελέσματα δείχνουν ότι το ποσοστό των οδηγών που γνώριζαν πως η χρήση ζώνης ασφαλείας είναι υποχρεωτική για τους ίδιους και που ανήκουν τόσο στην ομάδα επέμβασης όσο και στην ομάδα ελέγχου αυξήθηκε μετά την εφαρμογή της παρατηρούμε ότι το αντίστοιχο ποσοστό των συνεπιβατών στην ίδια ερώτηση δεν μεταβάλλεται ιδιαίτερα. Αυτό δείχνει ότι η εκστρατεία δεν επηρέασε ιδιαίτερα την γνώση. Επίσης παρατηρήθηκε ότι ο αριθμός των ατόμων που δεν γνώριζε ότι η χρήση ζώνης είναι υποχρεωτική είναι αρκετά μικρό. Αντίστοιχα συμπεράσματα βγήκαν για την γνώση της υποχρεωτικής χρήσης ζώνης ασφαλείας για τους συνεπιβάτες. Σημαντικό είναι επίσης να αναφερθεί ότι η υπάρχει ένας σημαντικός αριθμός οδηγών και συνεπιβατών που δεν γνωρίζουν ότι η χρήση ζώνης ασφαλείας στο πίσω κάθισμα είναι υποχρεωτική, πριν την εφαρμογή της εκστρατείας. Μετά την εφαρμογή της εκστρατείας, ο αριθμός των συνεπιβατών που δεν γνωρίζει μειώνεται.

Όσον αφορά τον αντίκτυπο της εκστρατείας, δεν υπάρχει μεγάλη διαφοροποίηση στην ομάδα επέμβασης των οδηγών που φορούν ζώνη ασφαλείας πριν και μετά την εκστρατεία, είτε σε αστική είτε σε υπεραστική οδό. Από την άλλη, εντοπίζεται μία μικρή αύξηση στην ομάδα επέμβασης των συνεπιβατών μετά την εκστρατεία. Στις ομάδες ελέγχου των οδηγών και των συνεπιβατών δεν παρατηρήθηκε καμία σημαντική αλλαγή. Τέλος, παρατηρήθηκε ότι η συχνότητα της χρήσης ζώνης ασφαλείας είναι μεγαλύτερη στις υπεραστικές οδούς σε σχέση με τις αστικές.

Για την εκστρατεία του αλκοόλ και της οδήγησης, τα αποτελέσματα του 1<sup>ου</sup> ζεύγους ομάδων (επέμβασης πριν και επέμβασης μετά) δείχνουν ότι δεν υπάρχει σημαντική στατιστική διαφορά ανάμεσα στους οδηγούς της ομάδας επέμβασης πριν και μετά την εφαρμογή της εκστρατείας. Παρόλο που οι διαφορές δεν ήταν σημαντικές στις περισσότερες περιπτώσεις, είχαν θετικά αποτελέσματα όσον αφορά την οδική ασφάλεια.

Τα αποτελέσματα του 2<sup>ου</sup> ζεύγους ομάδων (ελέγχου πριν και ελέγχου μετά) δεν δείχνουν σημαντικές διαφορές ανάμεσα στους οδηγούς της ομάδας ελέγχου που απάντησαν πριν την εφαρμογή της εκστρατείας και αυτούς που απάντησαν μετά. Το ίδιο παρατηρήθηκε και με τους συνεπιβάτες.

Τα αποτελέσματα του 3<sup>ου</sup> ζεύγους ομάδων (επέμβασης πριν και ελέγχου πριν) δεν δείχνουν καμία σημαντική διαφορά ανάμεσα στους οδηγούς που ανήκουν στην ομάδα επέμβασης και στους οδηγούς της ομάδας ελέγχου πριν την εφαρμογή της εκστρατείας, σε σχεδόν όλες τις μεταβλητές, γεγονός θεμιτό, μια και αποδεικνύει την ομοιογένεια του δείγματος.

Για την εκστρατεία για τη χρήση ζώνης ασφαλείας, τα αποτελέσματα του 1<sup>ου</sup> ζεύγους ομάδων (επέμβασης πριν και επέμβασης μετά) δείχνουν ότι υπάρχει σημαντική διαφορά ανάμεσα στους οδηγούς της ομάδας επέμβασης πριν και μετά την εφαρμογή της εκστρατείας, γεγονός θεμιτό μια και η σύγκριση αφορά την ομάδα που έγινε η επέμβαση. Η διαφορά αυτή επικεντρώνεται κυρίως στις πεποιθήσεις τους, όχι όμως και στη συμπεριφορά τους. Όσον αφορά την εκστρατεία, οι απαντήσεις τους δείχνουν ότι τους άρεσε, ωστόσο δεν τους έπεισε να αλλάξουν συμπεριφορά.

Τα αποτελέσματα του 2<sup>ου</sup> ζεύγους ομάδων (ελέγχου πριν και ελέγχου μετά) δείχνουν διαφορές ανάμεσα στους οδηγούς της ομάδας ελέγχου που απάντησαν πριν την εφαρμογή της εκστρατείας και αυτούς που απάντησαν μετά. Το ίδιο παρατηρήθηκε και με τους συνεπιβάτες.

Τα αποτελέσματα του 3<sup>ου</sup> ζεύγους ομάδων (επέμβασης πριν και ελέγχου πριν) δείχνουν στατιστική διαφορά ανάμεσα στους οδηγούς που ανήκουν στην ομάδα επέμβασης και στους οδηγούς της ομάδας ελέγχου πριν την εφαρμογή της εκστρατείας, σε σχεδόν όλες τις μεταβλητές.

Στο ίδιο συμπέρασμα οδηγούν και οι απαντήσεις των συνεπιβατών, καθώς παρά την ανομοιογένειά τους, συγκλίνουν στην άποψη ότι η ζώνη ασφαλείας είναι χρήσιμη μόνο για μεγάλες αποστάσεις και στη πρόθεση τους να φορούν ζώνη από δω και στο εξής.

Για την εκστρατεία του αλκοόλ και της οδήγησης, τα αποτελέσματα της εξέτασης της θεωρίας σχεδιασμένης συμπεριφοράς, με τη μέθοδο αξιολόγησης "the 2 group before-after randomized experiment" έδειξαν ότι τόσο τα descriptive norm όσο και ο παράγοντας «συμπεριφορά» (PB), βελτίωσαν την πιθανότητα πρόβλεψης της μεταβλητής της πρόθεσης (Intention). Για παράδειγμα, στην ομάδα επέμβασης μετά, τα αποτελέσματα δείχνουν ότι το ποσοστό της πιθανότητας της πρόβλεψης για οδήγηση μετά την κατανάλωση αλκοόλ βελτιώθηκε από 37,2% σε 62,2% όταν η μεταβλητή descriptive norm προστέθηκε στο δεύτερο πείραμα και σε 76,2% όταν η συμπεριφορά συμπεριλήφθηκε στο τελικό πείραμα. Παρόμοια συμπεράσματα εμφανίστηκαν όταν ο παράγοντας της συμπεριφοράς χρησιμοποιήθηκε ως εξαρτημένη μεταβλητή στα πειράματα 4, 5 και 6.

Τα αποτελέσματα της γραμμικής παλινδρόμησης της θεωρίας σχεδιασμένης συμπεριφοράς, με τη μέθοδο αξιολόγησης "The Solomon 4 group design" έδειξαν ότι η προσθήκη της μεταβλητής descriptive norm (DN) στους παράγοντες πρόβλεψης έχει ως επακόλουθο την αύξηση του  $R^2$  σε όλες τις ομάδες. Δηλαδή η προσθήκη της μεταβλητής DN αυξάνει το ποσοστό της πρόβλεψης (Intention). Στο 3<sup>ο</sup> πείραμα που προστίθεται ο παράγοντας συμπεριφοράς (PB), παρατηρείται μία επιπλέον αύξηση του  $R^2$ , γεγονός που σημαίνει ότι η πιθανότητα πρόβλεψης αυξάνεται ακόμα περισσότερο.

Τα αποτελέσματα της γραμμικής παλινδρόμησης της θεωρίας σχεδιασμένης συμπεριφοράς, με τη μέθοδο αξιολόγησης "The separate pre-post samples design" έδειξαν ότι η προσθήκη της μεταβλητής descriptive norm (DN) στους παράγοντες πρόβλεψης έχει ως επακόλουθο την αύξηση του  $R^2$  σε όλες τις ομάδες.

Δηλαδή η προσθήκη της μεταβλητής DN αυξάνει το ποσοστό της πρόβλεψης (Intention). Στο 3<sup>ο</sup> πείραμα που προστίθεται ο παράγοντας συμπεριφοράς past behavior(PB), παρατηρείται μία επιπλέον αύξηση του  $R^2$ , γεγονός που σημαίνει ότι η πιθανότητα πρόβλεψης αυξάνεται ακόμα περισσότερο.

Για την εκστρατεία της χρήσης ζώνης ασφαλείας, τα αποτελέσματα της γραμμικής παλινδρόμησης της θεωρίας σχεδιασμένης συμπεριφοράς, με τη μέθοδο αξιολόγησης "the 2-group before-after randomized experiment" έδειξαν ότι η προσθήκη της μεταβλητής descriptive norm (DN) στους παράγοντες πρόβλεψης έχει ως επακόλουθο την αύξηση του  $R^2$  σε όλες τις ομάδες. Δηλαδή η προσθήκη της μεταβλητής DN αυξάνει το ποσοστό της πρόβλεψης (Intention). Στο 3<sup>ο</sup> πείραμα που προστίθεται ο παράγοντας συμπεριφοράς (PB), παρατηρείται μία επιπλέον αύξηση του  $R^2$ , γεγονός που σημαίνει ότι η πιθανότητα πρόβλεψης αυξάνεται ακόμα περισσότερο.

Τα αποτελέσματα της γραμμικής παλινδρόμησης της θεωρίας σχεδιασμένης συμπεριφοράς, με τη μέθοδο αξιολόγησης "the Solomon 4 group design" έδειξαν ότι η προσθήκη της μεταβλητής descriptive norm (DN) στους παράγοντες πρόβλεψης έχει ως επακόλουθο την αύξηση του  $R^2$  σε όλες τις ομάδες. Δηλαδή η προσθήκη της μεταβλητής DN αυξάνει το ποσοστό της πρόβλεψης (Intention). Στο 3<sup>ο</sup> πείραμα που προστίθεται ο παράγοντας συμπεριφοράς past behavior(PB), παρατηρείται μία επιπλέον αύξηση του  $R^2$ , γεγονός που σημαίνει ότι η πιθανότητα πρόβλεψης αυξάνεται ακόμα περισσότερο.

Τα αποτελέσματα της γραμμικής παλινδρόμησης της θεωρίας σχεδιασμένης συμπεριφοράς, με τη μέθοδο αξιολόγησης "The separate pre-post samples design" έδειξαν ότι η προσθήκη της μεταβλητής descriptive norm (DN) στους παράγοντες πρόβλεψης έχει ως επακόλουθο την αύξηση του  $R^2$  σε όλες τις ομάδες. Δηλαδή η προσθήκη της μεταβλητής DN αυξάνει το ποσοστό της πρόβλεψης (Intention). Στο 3<sup>ο</sup> πείραμα που προστίθεται ο παράγοντας συμπεριφοράς past behavior(PB), παρατηρείται μία επιπλέον αύξηση του  $R^2$ , γεγονός που σημαίνει ότι η πιθανότητα πρόβλεψης αυξάνεται ακόμα περισσότερο.

Όσον αφορά στη σύγκριση των μεθόδων αξιολόγησης για την εκστρατεία της κατανάλωσης αλκοόλ και την οδήγηση, η πιο ισχυρή μέθοδος όπως φαίνεται και στα αποτελέσματα της γραμμικής παλινδρόμησης, είναι η "the Solomon 4 group design", μια και δίνει τα υψηλότερα ποσοστά πρόβλεψης των μεταβλητών «πρόβλεψη» και «συμπεριφορά» σχεδόν σε όλες τις ομάδες. Οι μέθοδοι "the 2 group before after randomized experiment" και η "the separate pre post samples design", φαίνεται να είναι και οι δύο αρκετά πιο αδύναμες σε σχέση με την "the Solomon 4 group design", εκτός από τα πειράματα πρόβλεψης της συμπεριφοράς (πειράματα 4, 5 και 6) όπου τα αποτελέσματα για την τελευταία βγαίνουν εξίσου ισχυρά με την "the 2 group before after randomized experiment" από τις ημι πειραματικές μεθόδους. Η μέθοδος σχεδιασμού που φαίνεται να ξεχωρίζει είναι η "the Solomon 4 group design", γεγονός που αποδεικνύει ότι σωστά θεωρείται μια από τις πιο ισχυρές μεθόδους σχεδιασμού, από την ομάδα των πειραματικών μεθόδων, ενώ το ισχυρότερο μοντέλο πρόβλεψης της πρόθεσης είναι το τρίτο όπου οι ανεξάρτητες μεταβλητές είναι οι: BB, CB, NB, DN, PB.

Όσον αφορά στη σύγκριση των μεθόδων αξιολόγησης για την εκστρατεία της χρήσης ζώνης ασφαλείας φαίνεται ότι και για τους οδηγούς και για τους συνεπιβάτες η πιο ισχυρή μέθοδος αξιολόγησης είναι η "the separate pre post samples design", με την "the Solomon 4 group design" να την ακολουθεί ενώ τα πιο ισχυρά πειράματα για την πρόβλεψη της πρόθεσης και της συμπεριφοράς είναι αντίστοιχα το τρίτο και το έκτο.

Συμπερασματικά και για τις δύο εκστρατείες που έλαβαν χώρα στην Πολυτεχνική Σχολή του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας (αλκοόλ και οδήγηση και χρήση ζώνης ασφαλείας) η πιο ισχυρή μέθοδος αξιολόγησης φαίνεται να είναι η "the Solomon 4 group design", γεγονός που αποδεικνύει ότι σωστά θεωρείται μια από τις πιο ισχυρές μεθόδους αξιολόγησης. Το πιο ισχυρό πείραμα για την πρόβλεψη της πρόθεσης είναι το τρίτο πείραμα, στο οποίο οι ανεξάρτητες μεταβλητές είναι οι: BB, CB, NB, DN, PB, ενώ το πιο ισχυρό πείραμα για την πρόβλεψη της συμπεριφοράς είναι το έκτο με τις μεταβλητές να είναι οι: BB, CB, NB, DN, intention.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

### 1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το πρόβλημα των οδικών ατυχημάτων, τείνει να αποτελέσει μάλιστα σε Ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο, μια και χιλιάδες άνθρωποι χάνουν τη ζωή τους κάθε χρόνο σε δυστυχήματα. Από το 2001 η Ευρωπαϊκή Ένωση, είχε βάλει ως κύριο στόχο στην πολιτική των μεταφορών της, τη μείωση των θυμάτων σε οδικά ατυχήματα κατά 50 %, μέχρι το 2010, δηλαδή κάθε χρόνο να σώζονται 25.000 ζωές, Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2001), Λευκή Βίβλος «Η Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών έως το 2010». Σύμφωνα με στοιχεία που δόθηκαν για πρώτη φορά στη δημοσιότητα στις 13 Οκτωβρίου 2010, Ευρωπαϊκή Ημέρα Οδικής Ασφάλειας, το 2009 έχασαν τη ζωή τους 35.000 άτομα στους δρόμους της ΕΕ, αριθμός που έχει μειωθεί σε σχέση με αυτόν του 2001 περισσότερο από το ένα τρίτο. Το γεγονός αυτό συνιστά σημαντική βελτίωση αλλά δεν αποτελεί λόγο για εφησυχασμό μιας και υιοθετήθηκε μια νέα γραμμή κατευθυντήριων μέτρων της ΕΕ για την οδική ασφάλεια για το 2011 έως το 2020 (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2010, «Προς ένα Ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020»). Τα μέτρα αυτά επικεντρώνονται στην εκπαίδευση των οδηγών και στην αποτελεσματικότερη επιβολή των οδικών κανόνων. Μαζί με άλλα μέτρα, όπως είναι οι συχνότεροι έλεγχοι της τροχαίας και η επιβολή αυστηρότερων κυρώσεων στους παραβάτες, η Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω του σχεδίου CAST (campaigns and awareness raising strategies in traffic safety) έχει αναπτύξει εργαλεία για την εφαρμογή και την αξιολόγηση εκστρατειών για την οδική ασφάλεια. Το CAST είναι ένα ερευνητικό έργο το οποίο υλοποιείται από μια κοινοπραξία 19 εταιριών από διάφορες χώρες της ΕΕ, ανάμεσά τους και η Ελλάδα, και συντονίζεται από το Βελγικό Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας (Cast, 2009, [www.cast-eu.org](http://www.cast-eu.org)). Στοχεύει στην ανάπτυξη ενός εργαλείου αξιολόγησης των εκστρατειών οδικής ασφάλειας, το οποίο θα επιτρέψει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή να σχεδιάσουν και να εφαρμόσουν εκστρατείες, καθώς επίσης και να αξιολογήσει την επίδραση τους στα τροχαία ατυχήματα. Οι εκστρατείες αυτές, πρέπει να βασίζονται σε μία μεθοδολογία που είναι ικανή να εξάγει συμπεράσματα, λαμβάνοντας υπόψη μια σειρά από παράγοντες που επηρεάζουν τη συμπεριφορά των χρηστών της οδού. Είναι θεμιτό τέτοιες εκστρατείες να λαμβάνουν χώρα σε εθνικό και τοπικό επίπεδο, για να αφυπνίζουν το κοινό σε θέματα που αφορούν την οδική ασφάλεια, όπως επίσης και να γίνεται μια σωστή αξιολόγηση των εκστρατειών αυτών, έτσι ώστε να συμβάλλουν στο σωστό σχεδιασμό μελλοντικών εκστρατειών.

Στην παρούσα διπλωματική εργασία, σχεδιάστηκαν και αξιολογήθηκαν τρεις εκστρατείες οδικής ασφάλειας από την Πολυτεχνική Σχολή του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, με θέμα την κατανάλωση αλκοόλ κατά τη διάρκεια της οδήγησης, τη χρήση ζώνης ασφαλείας και τη χρήση κράνους ασφαλείας. Ο σκοπός των εκστρατειών ήταν να αφυπνίσει τους νέους οδηγούς (ηλικίας 18 έως 30 ετών) για τους κινδύνους που υπάρχουν στην οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, καθώς και στην οδήγηση χωρίς ζώνη ή κράνος ασφαλείας, καθώς επίσης και να βελτιώσει τη οδηγική τους συμπεριφορά. Ο σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας ήταν να συγκρίνει τρεις διαφορετικές μεθόδους αξιολόγησης, καθώς επίσης και να συγκριθούν τα αποτελέσματά τους, καταλήγοντας στο ποιά είναι η πιο ισχυρή μέθοδος αξιολόγησης εκστρατειών οδικής ασφάλειας.

### 1.2 ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Η Ελλάδα βρίσκεται στις πρώτες χώρες της Ε.Ε. σε ποσοστά θανάτων σε τροχαία ατυχήματα. Οι στατιστικές μετρήσεις δείχνουν ότι κάθε χρόνο υπάρχουν περίπου 20.000 ατυχήματα στις οδούς, 1.700 θάνατοι, και 30.000 τραυματισμοί (Care, 2007, EU road accidents database). Σύμφωνα με τα επίσημα αρχεία της Τροχαίας 89% των ατυχημάτων κάθε χρόνο, γίνονται επειδή ο οδηγός βρισκόταν υπό την επήρεια αλκοόλ, ενώ το αλκοόλ και η μη χρήση ζώνης ασφαλείας είναι δύο από τις τρεις κυριότερες αιτίες θανατηφόρων ατυχημάτων με την τρίτη να είναι η υπερβολική ταχύτητα. (Care, 2007, EU road accidents



database). Αντίστοιχα υπολογίζεται ότι αν γινόταν χρήση ζώνης και κράνους ασφαλείας, θα είχαν αποφευχθεί 6.000 θάνατοι και 38.000 τραυματισμοί ετησίως (έρευνα του Υπουργείου υποδομών και δικτύων, 2006). Οι ακόλουθοι πίνακες που παρουσιάζουν ποσοστά θανάτων ανά χρήστη οδού και ποσοστά ατυχημάτων, δείχνουν τη σοβαρότητα του προβλήματος των τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα. Παρουσιάζονται τα ποσοστά θανάτων σε Ευρωπαϊκό επίπεδο ανά ηλικία (Πίνακας 1.1) και τα ποσοστά ατυχημάτων, τραυματισμών και θανάτων ανά ομάδα χρήστη της οδού (Πίνακας 1.2) και ανά φύλο (Πίνακας 1.3). Επίσης παρουσιάζονται τα ποσοστά της επιβολής κυρώσεων για οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ σε εθνικό (Πίνακας 1.4) και τοπικό επίπεδο (Πίνακας 1.5). Ακόμα, για την ευρύτερη περιοχή του Βόλου, παραθέτεται το ποσοστό θανάτων σε τροχαία ατυχήματα από το 1999 έως το 2005 (Πίνακας 1.6). Οι πίνακες 1.7.1 και 1.7.2, δείχνει τους νεκρούς καθώς και τους σοβαρά και ελαφρά τραυματισμένους ανάλογα με το αν φορούσαν ή όχι ζώνη, κατηγοριοποιώντας τους σε άντρες και γυναίκες.

**Πίνακας 1.1** Αριθμός θανάτων ανά ηλικία στην Ευρώπη (πηγή: CARE database)

ηλικία	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<14	61	66	67	76	54	63	61	44	48	34	41	43	44	37	38	30
14-17	101	68	83	80	112	91	82	81	88	66	57	51	83	64	44	46
18-25	490	533	500	539	542	480	453	476	476	434	433	325	333	362	381	354
26-50	709	755	742	804	877	778	754	780	760	779	672	632	607	655	658	693
51-65	415	413	388	373	418	318	371	359	326	294	275	250	216	238	210	195
>65	334	319	368	380	399	405	362	412	390	403	371	314	302	294	305	312
άγνωστη	1	4	11	1	9	22	22	30	28	27	31	19	20	20	22	27
σύνολο	2112	2158	2159	2253	2411	2157	2105	2182	2116	2037	1880	1634	1605	1770	1658	1657

**Πίνακας 1.2** Θάνατοι ανά χρήστη οδού, Ελλάδα (πηγή: CARE database)

ΕΤΟΣ	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Οδηγοί	1114	1186	1212	1256	1361	1207	1199	1261	1228	1193	1131	979	1010	1017	1053	1077
Επιβάτες	525	509	450	518	569	526	497	504	489	469	411	376	336	360	371	313
Πεζοί	473	464	498	479	481	422	409	417	399	375	338	279	257	293	234	267
Σύνολο	2112	2158	2159	2253	2411	2157	2105	2182	2116	2037	1880	1634	1605	1670	1658	1657

Πίνακας 1.3 Θάνατοι ανά φύλο, Ελλάδα (πηγή: CARE database)

ΕΤΟΣ	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
ΓΥΝΑΙΚΕΣ	508	449	477	453	440	416	351	289	364	355	290
ΑΝΤΡΕΣ	1639	1647	1688	1653	1590	1458	1277	1313	1303	1296	1361
ΑΓΝΩΣΤΟ	10	9	17	10	7	6	6	3	3	7	6
ΣΥΝΟΛΟ	2157	2105	2182	2116	2037	1880	1634	1605	1670	1658	1657

Πίνακας 1.4 Ποσοστά επιβολής κυρώσεων για υπέρβαση ανώτατου ορίου κατανάλωσης αλκοόλ για τα έτη 2007, 2008, Ελλάδα (πηγή: Αστυνομική Διεύθυνση Μαγνησίας, Τμήμα Τροχαίας Βόλου)

ΕΤΟΣ	2008		2007		Διαφορά	Διαφορά ποσοστού κυρώσεων (2008-2007)
ΑΤΟΜΑ ΠΟΥ ΥΠΟΒΛΗΘΗΚΑΝ ΣΕ ΑΛΚΟΤΕΣΤ	779287		720957		58330	
ΑΤΟΜΑ ΠΟΥ ΕΙΧΑΝ ΥΠΕΡΒΕΙ ΤΟ ΟΡΙΟ	23409		22644		765	3.4%
ΚΥΡΩΣΕΙΣ	19744	2.54%	18981	2.63%	763	4.0%
0.10-0.24 mgr/l	2387	12.09%	2369	12.48%	18	0.8%
0.25-0.40 mgr/l	12109	61.33%	11604	61.13%	505	4.4%
0.41-0.60 mgr/l	5248	26.58%	2008	26.38%	240	4.8%

Σημείωση: Το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο κατανάλωσης αλκοόλ είναι 0.25 mgr/l

Πίνακας 1.5 Ποσοστά επιβολής κυρώσεων για υπέρβαση ανώτατου ορίου κατανάλωσης αλκοόλ για τα έτη 2006, 2007, Βόλος (πηγή: Αστυνομική Διεύθυνση Μαγνησίας, Τμήμα Τροχαίας Βόλου)

ΕΤΟΣ	2007		2006		Διαφορά	Διαφορά ποσοστού κυρώσεων (2006-2007)
ΑΤΟΜΑ ΠΟΥ ΥΠΟΒΛΗΘΗΚΑΝ ΣΕ ΑΛΚΟΤΕΣΤ	11199		10820		379	
ΑΤΟΜΑ ΠΟΥ ΕΙΧΑΝ ΥΠΕΡΒΕΙ ΤΟ ΟΡΙΟ	860	7.68%	907	8.38%	-47	-0.7%

**Πίνακας 1.6** Τροχαία ατυχήματα και σοβαρότητα αυτών από το 1999 έως το 2005, Βόλος (πηγή: Τροχαία διεύθυνση Βόλου)

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ				ΠΑΘΟΝΤΕΣ		
	Θανατηφόρα	Σοβαρά ατυχήματα	Ελαφρά ατυχήματα	Νεκροί	Σοβαρά τραυματίες	Ελαφρά τραυματίες
ΕΤΟΣ 1999	30	79	111	39	98	200
ΕΤΟΣ 2000	27	62	107	28	79	180
ΕΤΟΣ 2001	25	59	110	29	71	196
ΕΤΟΣ 2002	25	33	72	26	43	131
ΕΤΟΣ 2003	24	36	50	29	42	90
ΕΤΟΣ 2004	16	38	46	16	51	83
ΕΤΟΣ 2005	16	27	55	16	32	107

**Πίνακας 1.7.1** Αριθμός αντρών οδηγών που έκαναν χρήση ζώνης ασφαλείας σε ατυχήματα, ανά ηλικία, το 2005-2006, Βόλος (πηγή: Τροχαία διεύθυνση Βόλου)

ΗΛΙΚΙΑ	ΜΕ ΖΩΝΗ				ΧΩΡΙΣ ΖΩΝΗ			
	ΝΕΚΡΟΙ	ΒΑΡΙΑ	ΕΛΑΦΡΑ	ΣΩΟΙ	ΝΕΚΡΟΙ	ΒΑΡΙΑ	ΕΛΑΦΡΑ	ΣΩΟΙ
0-14	0	0	0	0	0	0	1	0
15- 24	12	34	273	637	30	36	160	105
25- 34	23	46	433	1072	46	51	194	158
35- 44	25	26	303	808	39	27	143	128
45- 54	13	17	237	648	31	22	83	106
55- 64	15	12	157	417	17	7	66	51
65 κ άνω	18	16	113	333	15	13	51	57
Άγνωστο	0	1	7	10	1	0	4	4
ΣΥΝΟΛΟ	106	152	1523	3925	179	156	702	609

**Πίνακας 1.7.2** Αριθμός γυναικών οδηγών που έκαναν χρήση ζώνης ασφαλείας σε ατυχήματα, ανά ηλικία, το 2005- 2006, Βόλος (πηγή: Τροχαία διεύθυνση Βόλου)

ΗΛΙΚΙΑ	ΜΕ ΖΩΝΗ				ΧΩΡΙΣ ΖΩΝΗ			
	ΝΕΚΡΟΙ	ΒΑΡΙΑ	ΕΛΑΦΡΑ	ΣΩΟΙ	ΝΕΚΡΟΙ	ΒΑΡΙΑ	ΕΛΑΦΡΑ	ΣΩΟΙ
0-14	0	0	0	0	0	0	0	0
15- 24	1	1	50	112	1	4	16	15
25- 34	3	15	158	286	3	5	38	28
35- 44	5	2	111	225	1	3	28	19
45- 54	4	4	66	153	2	0	21	9
55- 64	2	2	23	63	2	0	8	8
65 κ άνω	0	0	10	21	0	0	3	4
Άγνωστο	0	0	1	1	0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ	15	24	419	861	9	12	114	83

Τα στοιχεία αυτά, καταδεικνύουν τη σοβαρότητα των τροχαίων ατυχημάτων σε εθνικό και τοπικό επίπεδο. Η κατανάλωση αλκοόλ κατά τη διάρκεια της οδήγησης αποτελεί έναν από τους πιο σημαντικούς παράγοντες στη πρόκληση τροχαίων ατυχημάτων, καθώς επίσης η μη χρήση ζώνης και κράνους ασφαλείας αυξάνει κατά πολύ την πιθανότητα τραυματισμού ακόμα και θανάτου των εμπλεκόμενων. Στο κεφάλαιο 2, αναλύονται οι τρόποι σχεδιασμού και αξιολόγησης των εκστρατειών οδικής ασφάλειας, που είναι απαραίτητες για την αντιμετώπιση του προβλήματος των τροχαίων ατυχημάτων, οι οποίοι αποτέλεσαν την βάση για τον σχεδιασμό και την αξιολόγηση της τοπικής εκστρατείας στην περιοχή του Βόλου και συγκεκριμένα στην Πολυτεχνική Σχολή του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΩΝ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

### 2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα στατιστικά στοιχεία που αναφέρθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο, επισημαίνουν τη σοβαρότητα του προβλήματος των τροχαίων ατυχημάτων, των θανάτων και των τραυματισμών, και επιβάλλουν την ανάδραση των κυβερνήσεων και των σχετικών με την οδική ασφάλεια κρατικών και ιδιωτικών φορέων, με στόχο την αλλαγή της οδηγικής συμπεριφοράς των χρηστών των οδών. Οι εκστρατείες οδικής ασφάλειας θεωρούνται ένας από τους σημαντικότερους τρόπους προκειμένου να πεισθούν οι χρήστες των οδών να υιοθετήσουν μια ασφαλή οδική συμπεριφορά. Μαζί με την επιβολή κυρώσεων και την σωστή εκπαίδευση των οδηγών, συνιστούν ένα σημαντικό εργαλείο για τους φορείς διαχείρισης της οδικής ασφάλειας. Ωστόσο σημαντικό ρόλο στα παραπάνω διαδραματίζει η **σωστή και ολοκληρωμένη αξιολόγηση** των εκστρατειών οδικής ασφάλειας. Είναι σαφές ότι στην πράξη οι επιπτώσεις των εκστρατειών είναι δύσκολο να αποτιμηθούν και να απομονωθούν από τις επιπτώσεις που ασκούν στην οδηγική συμπεριφορά και κατ' επέκταση σε μια πιθανή μείωση του αριθμού των ατυχημάτων άλλες παράλληλες δράσεις, όπως για παράδειγμα οι εντατικότεροι έλεγχοι της αστυνομίας, οι αλλαγές στη νομοθεσία, οι εκπαιδευτικές δράσεις, η βελτίωση των υποδομών και άλλοι παράγοντες. Έτσι λοιπόν είναι θεμιτό για κάθε εκστρατεία που λαμβάνει χώρα σε εθνικό ή τοπικό επίπεδο, να γίνεται μια λεπτομερής έκθεση αξιολόγησης που να περιγράφει τη διαδικασία και τον τρόπο συλλογής στοιχείων, τις μεθόδους αξιολόγησης που χρησιμοποιήθηκαν και τα αποτελέσματα αυτής, απομονώνοντας την επίδραση της εκστρατείας στη συμπεριφορά, την αντίληψη και τη γνώση των συμμετεχόντων. Χωρίς την αξιολόγηση και τη σωστή σύνταξη εκθέσεων είναι δύσκολο να ληφθούν τα στοιχεία και τα διδάγματα τα οποία θα συμβάλλουν στο σχεδιασμό καλύτερων μελλοντικών εκστρατειών. Οι σωστές αξιολογήσεις μπορούν επίσης να καταδείξουν την αναγκαιότητα ή μη επενδύσεων σε εκστρατείες μέσα από μια διαδικασία καταγραφής της αποτελεσματικότητάς τους, γεγονός που με τη σειρά του είναι πιθανό να επηρεάσει τις μελλοντικές δυνατότητες χρηματοδότησης στο συγκεκριμένο τομέα πληροφόρησης και αφύπνισης των χρηστών των οδών.

#### 2.1.1 ΣΤΟΧΟΙ ΤΩΝ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΩΝ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Οι εκστρατείες επικοινωνίας για την οδική ασφάλεια έχουν 5 κύριους στόχους (CAST, 2009, Manual for Designing, Implementing and Evaluating Road Safety Communication Campaigns):

- 1) Την παροχή πληροφοριών σχετικά με νέα ή τροποποιημένη νομοθεσία.
- 2) Την αύξηση της γνώσης ή και της ευαισθητοποίησης όσον αφορά τα νέα συστήματα εντός του οχήματος, τον κίνδυνο, καθώς επίσης και τις κατάλληλες προληπτικές συμπεριφορές.
- 3) Την αλλαγή των παραγόντων εκείνων οι οποίοι έχει αποδειχθεί επιστημονικά ή εμπειρικά ότι επηρεάζουν τη συμπεριφορά των χρηστών των οδών (γνώση, νοοτροπία, κανόνες), (Ajzen, 1986)
- 4) Την προσπάθεια αλλαγής των προβληματικών συμπεριφορών ή τη διατήρηση συμπεριφορών που λαμβάνουν υπόψη την ασφάλεια.
- 5) Τη μείωση της συχνότητας και της σοβαρότητας των ατυχημάτων.

Με λίγα λόγια, οι βασικοί στόχοι μιας εκστρατείας οδικής ασφάλειας επικεντρώνονται στην αλλαγή συμπεριφοράς, γνώσης, αντίληψης, πεποιθήσεων και πρόθεσης των συμμετεχόντων. Τα αντικείμενα της εκστρατείας οδικής ασφάλειας πρέπει να είναι σαφή και **«μετρήσιμα»**, έτσι ώστε να μπορούν να συνεισφέρουν στον έλεγχο της προόδου και στο κατά πόσο επετεύχθησαν οι αρχικοί στόχοι που έχουν τεθεί.

## **2.2 ΘΕΩΡΗΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

Ακολουθούν τα βήματα για τον σωστό σχεδιασμό μιας εκστρατείας οδικής ασφάλειας, από την έναρξη και τον εντοπισμό του προβλήματος, μέχρι τον καθορισμό της ομάδας στόχου και την χάραξη της στρατηγικής της εκστρατείας. Στη συνέχεια περιγράφονται οι μέθοδοι αξιολόγησης μιας εκστρατείας οδικής ασφάλειας σύμφωνα με τον οδηγό εφαρμογής και αξιολόγησης εκστρατειών οδικής ασφάλειας του έργου Cast (Cast, 2009, Manual for Designing, Implementing and Evaluating Road Safety Campaigns).

### **2.2.1 ΕΝΑΡΞΗ**

Αφού έχουν συλλεχθεί όλες οι δυνατές πληροφορίες σχετικά με τους πιθανούς συντελεστές, τους χρήστες των οδών που εμπλέκονται και το γενικότερο πλαίσιο στο οποίο εμπίπτει το πρόβλημα, γίνεται η πρώτη συνάντηση των συνεργατών για τον ορισμό του στόχου της εκστρατείας. Επιπλέον πρέπει να εντοπιστούν οι διαθέσιμοι πόροι και βάσει αυτών να αναπτυχθούν τα πιθανά σενάρια υλοποίησης της εκστρατείας. Μία πρώτη σύνταξη της σύνοψης της εκστρατείας είναι αναγκαία στο σημείο αυτό μιας και λειτουργεί ως βασικό έγγραφο αναφοράς της εκστρατείας και θα ενημερώνεται διαρκώς. Το έγγραφο αυτό περιλαμβάνει όλες τις πληροφορίες που έχουν συλλεχθεί όσον αφορά την έρευνα που θα υλοποιηθεί.

### **2.2.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ**

Στο στάδιο αυτό θα πρέπει να διεξαχθεί ενδελεχής ανάλυση του προβλήματος, των πιθανών λύσεων και του κοινού - στόχου (target group). Με αυτό τον τρόπο είναι πιο εύκολο να σχεδιαστεί το μήνυμα της εκστρατείας και να προετοιμαστεί η αξιολόγηση αυτής. Η ανάλυση του προβλήματος μπορεί να γίνει με τους εξής τρόπους:

- Ποιοτικές και ποσοτικές μελέτες, οι οποίες αναλύουν ενδελεχώς την προβληματική συμπεριφορά, που αναμένεται να διορθωθεί με την επέμβαση- εκστρατεία.
- Αναζήτηση των προτύπων που οδηγούν σε μία λανθασμένη οδηγική συμπεριφορά.
- Συλλογή, καταγραφή και αξιολόγηση αποτελεσμάτων παλαιότερων εκστρατειών και άλλων σχετικών δράσεων.

### **2.2.3 ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΟΜΑΔΑΣ ΣΤΟΧΟΥ**

Αφού γίνει η σύνθεση των διαθέσιμων πληροφοριών, καθορίζεται η ομάδα στόχου της εκστρατείας οδικής ασφάλειας. Οι ομάδες στόχου είναι άμεσα συνδεδεμένες με το θέμα της εκστρατείας, καθώς ουσιαστικά αποτελούν το κοινό εκείνο το οποίο εμφανίζει μια ακατάλληλη ή ριψοκίνδυνη συμπεριφορά, η οποία αναμένεται να βελτιωθεί με την αποτελεσματική εφαρμογή της εκστρατείας. Οι ομάδες στόχου συνήθως προσδιορίζονται σύμφωνα με τις ομάδες των χρηστών (οδηγοί, μοτοσικλετιστές, πεζοί, συνεπιβάτες κ.τ.λ.), την ηλικία ή και το επάγγελμα. Συχνά είναι απαραίτητο να χωριστεί το κοινό σε υποομάδες, για την ανάγκη

της έρευνας. Είναι χρήσιμο λοιπόν εκτός από την ομάδα στην οποία θα γίνει η επέμβαση (**ομάδα επέμβασης**), να οριστεί και μια άλλη ομάδα η οποία θα χρησιμεύει σαν **ομάδα ελέγχου** και θα έχει παρόμοια χαρακτηριστικά με την πρώτη ομάδα, στην οποία δεν θα γίνει επέμβαση. Ο ρόλος της ομάδας ελέγχου είναι σημαντικός μια και αποτελεί τη βάση για να ελεγχθεί κατά πόσο τα θετικά αποτελέσματα που πιθανόν να παρατηρηθούν στην συμπεριφορά και την αντίληψη των χρηστών της ομάδας επέμβασης είναι αποτέλεσμα της εκστρατείας ή αποτελούν ένα ανεξάρτητο από την προκείμενη εκστρατεία γεγονός. Η σύγκριση των αποτελεσμάτων των δύο αυτών ομάδων, αποτελεί ένα χρήσιμο εργαλείο για μία όσο το δυνατόν πιο αξιόπιστη αξιολόγηση της εκστρατείας.

#### 2.2.4 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΤΗΣ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑΣ

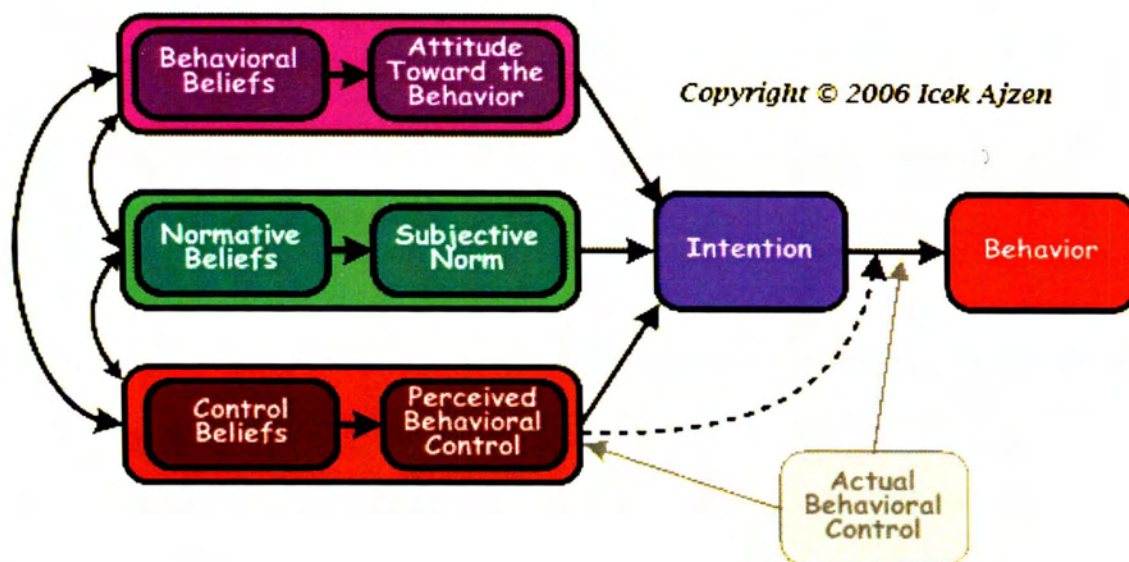
Η στρατηγική της εκστρατείας βασίζεται στους ειδικούς στόχους της (αλλαγή πεποιθήσεων, γνώσης και αντίληψης του κοινού-στόχου), οι οποίοι καθορίζουν τον τρόπο επίτευξης του γενικού στόχου της εκστρατείας (αλλαγή συμπεριφοράς και πρόθεσης) με πιο λειτουργικό τρόπο. Η στρατηγική καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο θα επηρεαστεί η ομάδα επέμβασης, έτσι ώστε να αλλάξει συμπεριφορά και βασίζεται συνήθως σε θεωρητικά μοντέλα. Πολλές θεωρίες έχουν αναπτυχθεί για την όσο το δυνατόν πιο ακριβή πρόβλεψη της συμπεριφοράς των ατόμων που συμμετέχουν στην έρευνα. Ένα από τα πιο σημαντικά μοντέλα πρόβλεψης της συμπεριφοράς (ειδικά σε εκστρατείες οδικής ασφάλειας) είναι η θεωρία σχεδιασμένης συμπεριφοράς (**Theory of Planned Behavior**) (Ajzen I., 1991). Παρακάτω αναπτύσσεται η θεωρία σχεδιασμένης συμπεριφοράς λόγω του ότι επιλέχθηκε να εφαρμοστεί στην παρούσα έρευνα. Οι λόγοι επιλογής αυτής της μεθόδου είναι οι εξής:

- Συσχετίζει την ανθρώπινη συμπεριφορά με τη στάση και την πρόθεση
- Λαμβάνει υπόψη πολλούς παράγοντες για την πρόβλεψη της συμπεριφοράς όπως η επιρροή των κοινωνικών προτύπων
- Έχει εφαρμοστεί με επιτυχία σε μελέτες σε διάφορους τομείς όπως η διαφημιστικές εκστρατείες και οι δημόσιες σχέσεις ([http://en.wikipedia.org/wiki/Theory\\_of\\_planned\\_behavior](http://en.wikipedia.org/wiki/Theory_of_planned_behavior))

#### Θεωρία σχεδιασμένης συμπεριφοράς (Theory of Planned Behavior)

Η θεωρία σχεδιασμένης συμπεριφοράς εισηγήθηκε για πρώτη φορά το 1985 από τον Isek Ajzen μέσα από το άρθρο του «Από την πρόθεση στην πράξη: η θεωρία της σχεδιασμένης συμπεριφοράς» ("From intentions to actions: the theory of planned behavior") και είναι ουσιαστικά μια επέκταση της θεωρίας αιτιολογημένης δράσης (theory of reasoned actions) που αναπτύχθηκε από τον ίδιο τον Ajzen και τον Fishbein το 1975 (Ajzen I., Fishbein M., 1975). Οι Fishbein και Ajzen συμφώνησαν ότι υπάρχει υψηλή συσχέτιση μεταξύ συμπεριφοράς, στάσης, κοινωνικών προτύπων και πρόθεσης. Έτσι προκειμένου να επιτευχθεί μια όσο το δυνατόν πιο σωστή πρόβλεψη της συμπεριφοράς, δημιούργησαν ένα μοντέλο μέσω του οποίου γνωρίζοντας κάποια χαρακτηριστικά όπως η στάση (**attitude**), η πρόθεση (**intention**), οι πεποιθήσεις σε σχέση με τη συμπεριφορά (**behavioral beliefs**), οι πεποιθήσεις σε σχέση με τους κανόνες που μας επιβάλλει η κοινωνία και οι γύρω μας (**normative beliefs**) και οι πεποιθήσεις για τους παράγοντες που μπορούν είτε να διευκολύνουν, είτε να εμποδίσουν τη συμπεριφορά (**control beliefs**), μπορεί να γίνει ασφαλής πρόβλεψη της συμπεριφοράς. Ακολουθεί μια σχηματική απεικόνιση των βημάτων της θεωρίας σχεδιασμένης συμπεριφοράς.





**Σχέδιο 2.1 :** Θεωρία σχεδιασμένης συμπεριφοράς, Ajzen, I. (1991). Η θεωρία της σχεδιασμένης συμπεριφοράς. *Οργανωτική Συμπεριφορά και οι Ανθρώπινες Διαδικασίες Αποφάσεων*, 50, σ. 179-211.

Πιο συγκεκριμένα, η θεωρία σχεδιασμένης συμπεριφοράς βασίζεται στην αρχή ότι η συμπεριφορά ενός ατόμου καθορίζεται από την πρόθεσή του. Η πρόθεσή θεωρείται ένας από τους πιο ισχυρούς παράγοντες για την πρόβλεψη της συμπεριφοράς και καθορίζεται από τρία πράγματα: τη στάση ενός ατόμου προς μια συγκεκριμένη συμπεριφορά (*attitude toward the behavior*), τα κοινωνικά του πρότυπα (*subjective norm*) και την αντίληψη που έχει για τον έλεγχο της συμπεριφοράς τους (*perceived behavioral control*). Όσα περισσότερα στοιχεία υπάρχουν για τους προγνωστικούς αυτούς παράγοντες, τόσο μεγαλύτερη είναι η πιθανότητα ασφαλούς πρόβλεψης της πρόθεσης ενός ατόμου, άρα και η πρόβλεψη της συμπεριφοράς του (Ajzen, 1991, [http://en.wikipedia.org/wiki/Theory\\_of\\_planned\\_behavior](http://en.wikipedia.org/wiki/Theory_of_planned_behavior))

#### 2.2.4.1 Εμβέλεια και τύπος της εκστρατείας

Ανάλογα με την εμβέλεια που απαιτείται να έχει η εκστρατεία (τοπική, περιφερειακή, εθνική ή αστική), ορίζεται και ο τύπος αυτής (εκστρατεία επικοινωνίας ή συνδυασμένη εκστρατεία). Πιο συγκεκριμένα μια εκστρατεία επικοινωνίας, η οποία και επιλέχθηκε για την παρούσα έρευνα, στοχεύει στην ενημέρωση του κοινού για θέματα οδικής ασφάλειας με ενέργειες όπως ημερίδες οδικής ασφάλειας, αφίσες και φυλλάδια και ενημέρωση από μέσα όπως η τηλεόραση και το διαδίκτυο. Από την άλλη μια συνδυασμένη εκστρατεία εκτός από τις παραπάνω δράσεις μπορεί να συνδυαστεί με ελέγχους από την Τροχαία και αυστηρότερα πρόστιμα. Ο τύπος ορίζεται βάσει του προβλήματος που πρέπει να αντιμετωπιστεί, της ομάδας ελέγχου στην οποία έχει παρατηρηθεί μια ριψοκίνδυνη συμπεριφορά – θέμα που ήδη έχει διευθετηθεί στην ανάλυση της κατάστασης. Επίσης εάν αυτό είναι εφικτό, λαμβάνονται πληροφορίες και από παλαιότερες εκστρατείες και δράσεις, έτσι ώστε να ληφθούν και από εκεί κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη της στρατηγικής.

#### 2.2.4.2 Περιεχόμενο μηνύματος της εκστρατείας

Το μήνυμα θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο συγκεκριμένο και κατανοητό και το ύφος του να είναι ανάλογο με τον επιθυμητό τρόπο προσέγγισης του κοινού (π.χ. χιουμοριστικό, εκφοβιστικό, σοβαρό κλπ.) Οι παράγοντες που λαμβάνονται υπόψη για τον ορισμό του μηνύματος είναι οι ειδικοί στόχοι της εκστρατείας, τα χαρακτηριστικά της προβληματικής συμπεριφοράς και της αντίστοιχης ασφαλούς συμπεριφοράς, καθώς και τα χαρακτηριστικά του κοινού- στόχου και του περιβάλλοντος αυτού.

#### 2.2.4.3 Επιλογή μέσων και ορισμός πλάνου μαζικής ενημέρωσης

Το πλάνο της μαζικής ενημέρωσης θα πρέπει να καταρτιστεί ανάλογα με τον προϋπολογισμό της εκστρατείας, καθώς επίσης και με τη χρονική στιγμή και τη διάρκεια αυτής. Τα μέσα για την υλοποίηση της εκστρατείας μπορεί να είναι οι εφημερίδες, το ραδιόφωνο, η τηλεόραση (εθνικό ή τοπικό επίπεδο) , καθώς επίσης η τοποθέτηση αφισών σε κομβικά σημεία, η διανομή φυλλαδίων ακόμα και η διεξαγωγή ημερίδων οδικής ασφάλειας (ειδικές εκδηλώσεις). Είναι απαραίτητο επίσης να ληφθεί υπόψη η εμβέλεια της εκστρατείας για να προσδιοριστεί η κάλυψη, καθώς και ο χρόνος και ο τόπος όπου η πρόσβαση στο κοινό-στόχος είναι ευκολότερη. Είναι θεμιτό να γίνει μία προκαταρκτική έρευνα πριν την πλήρη υλοποίηση αυτής, σε ένα κομμάτι του πληθυσμού έτσι ώστε να συγκεντρωθούν στοιχεία για το υλικό της εκστρατείας. Για παράδειγμα θα μπορούσε να τεθεί ερώτηση για το χρώμα που τους τραβάει περισσότερο την προσοχή σε μια αφίσα ή με ποιο μέσο μαζικής επικοινωνίας ενημερώνονται πιο συχνά ή ακόμα πόσο συχνά κάνουν χρήση του διαδικτύου. Τα αποτελέσματα της προκαταρκτικής αυτής έρευνας είναι πιθανό να αποτελέσουν πηγή σημαντικών στοιχείων για τον τρόπο προσέγγισης του κοινού- στόχου.

### 2.3 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Η ανάγκη αξιολόγησης μιας εκστρατείας οδικής ασφάλειας είναι μεγάλη, καθώς διερευνά το βαθμό βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, τόσο βραχυπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα και δίνει τη δυνατότητα στους ερευνητές να επισημάνουν πιθανά λάθη και να βοηθήσουν με αυτό τον τρόπο και στο σχεδιασμό επόμενων εκστρατειών.

#### 2.3.1 ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΤΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

Η ωφελιμότητα της αξιολόγησης μιας εκστρατείας οδικής ασφάλειας έχει δύο σκέλη.

##### Για την τρέχουσα εκστρατεία

- Γνώση εάν το υλικό που χρησιμοποιήθηκε επηρέασε την ομάδα στόχου.
- Παρακολούθηση της υλοποίησης της εκστρατείας και επέμβαση στην διαδικασία αν αυτό κριθεί αναγκαίο.
- Εξέταση της θεωρητικής δομής της εκστρατείας
- Αξιολόγηση του κατά πόσο επετεύχθησαν οι στόχοι που τέθηκαν.
- Ανάλυση των προβλημάτων που αντιμετωπίστηκαν κατά τη διάρκεια της εκστρατείας.
- Καταγραφή του κόστους της εκστρατείας.
- Γενικός απολογισμός των ωφελειών της εκστρατείας.

### Για τις μελλοντικές εκστρατείες

- Διάθεση χρήσιμων πληροφοριών, με στόχο να ελαχιστοποιηθούν τα λάθη σε επόμενες εκστρατείες.
- Διάθεση πληροφοριών για την προσέγγιση παρόμοιων ομάδων στόχου.
- Διάθεση χρήσιμων θεωρητικών πλαισίων για το σχεδιασμό μιας εκστρατείας οδικής ασφάλειας.
- Εκμετάλλευση υλικού που φάνηκε να ασκεί θετική επιρροή στους συμμετέχοντες.
- Βιβλιογραφία

Η αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας της εκστρατείας χαρακτηρίζεται από τη μέθοδο συλλογής δεδομένων, και από τη μέθοδο σχεδιασμού αξιολόγησης αυτής.

### **2.3.2 ΜΕΘΟΔΟΙ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ**

Οι μέθοδοι συλλογής δεδομένων διακρίνονται γενικά σε **ποσοτικές** και **ποιοτικές**. Οι ποσοτικές μέθοδοι εμπεριέχουν τη μέτρηση των μεταβλητών που σχετίζονται με τη μέθοδο αξιολόγησης και με την επεξεργασία των ποσοτικών δεδομένων. Οι τεχνικές συλλογής στοιχείων αυτής της κατηγορίας είναι η μέθοδος των ερωτηματολογίων (τηλεφωνικά ή «πρόσωπο με πρόσωπο»), η μέθοδος των παρατηρήσεων και η μέθοδος ανάλυσης ιστορικών δεδομένων και στοιχείων. Οι ποιοτικές μέθοδοι συμβάλλουν στην όσο το δυνατόν πιο σωστή επιλογή των ερωτημάτων. Οι κυριότερες τεχνικές που χρησιμοποιούνται για τη συλλογή στοιχείων είναι οι συνεντεύξεις, ερωτηματολόγια των οποίων οι απαντήσεις είναι ανοιχτές και ανάλυση εγγράφων (π.χ. άρθρα σε εφημερίδες και περιοδικά). Ακολουθούν οι πίνακες 2.1 και 2.2 που συγκεντρώνουν τις περισσότερες από τις τεχνικές που αναφέρθηκαν και επισημαίνουν τα προτερήματα και τα μειονεκτήματά αυτών.

**Πίνακας 2.1 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΠΟΣΟΤΙΚΩΝ ΜΕΘΟΔΩΝ** (Cast, 2009, Manual for Designing, Implementing and Evaluating Road Safety Campaigns).

Τεχνικές συλλογής δεδομένων	Πλεονεκτήματα	Μειονεκτήματα
Ερωτηματολόγια «πρόσωπο με πρόσωπο»	-Λιγότερη προκατάληψη από τηλεφωνικές συνεντεύξεις -Ανωνυμία -Αληθινές απαντήσεις χωρίς φόβο κοινωνικής κριτικής -Χαμηλό κόστος -Ο χρήστης έχει άμεση επαφή με τις ερωτήσεις -Σαφείς απαντήσεις	-Δυσκολία στο να περιλαμβάνει όλες τις πιθανές απαντήσεις -Χρονοβόρα διαδικασία δόμησης του ερωτηματολογίου -Χρονοβόρα διαδικασία συγκέντρωσης αποτελεσμάτων -Όχι καλός έλεγχος της ποιότητας των αποτελεσμάτων



Τηλεφωνικά ή μέσω Η/Υ ερωτηματολόγια	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Καλύτερος έλεγχος της ποιότητας των αποτελεσμάτων</li> <li>-Εύκολη συλλογή τηλεφώνων</li> <li>-Χαμηλό κόστος ερωτηματολογίων μέσω Η/Υ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Δυσκολία στο να πειστούν οι συμμετέχοντες</li> <li>-Ο συνεντευξιαζόμενος είναι πιθανό να μπερδεύει</li> <li>-Λιγότερες ερωτήσεις από τα ερωτηματολόγια «πρόσωπο με πρόσωπο»</li> <li>-Στο δείγμα αποκλείονται άτομα που δεν κατέχουν τηλέφωνο ή Η/Υ</li> </ul>
Παρατηρήσεις συμπεριφοράς	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Χρήσιμο για συγκέντρωση πληροφοριών όσον αφορά τη συμπεριφορά των συμμετεχόντων</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Όχι κατάλληλο για εξαγωγή συμπερασμάτων όσον αφορά την αλλαγή αντίληψη, γνώμης κλπ.</li> <li>-Χρονοβόρα και ακριβή μέθοδος</li> </ul>
Ανάλυση ιστορικών δεδομένων	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Εύκολη συλλογή στοιχείων για τα χρονικά διαστήματα που επιθυμούμε να εξετάσουμε</li> <li>-Χαμηλό κόστος</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Βάσεις δεδομένων όχι πάντα ακριβείς ή ελλιπείς σε επίκαιρα στοιχεία</li> </ul>

**Πίνακας 2.2 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΠΟΙΟΤΙΚΩΝ ΜΕΘΟΔΩΝ** (Cast, 2009, Manual for Designing, Implementing and Evaluating Road Safety Campaigns).

Τεχνικές συλλογής δεδομένων	Πλεονεκτήματα	Μειονεκτήματα
Συνεντεύξεις	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Μπορούν να γίνουν κατ' ιδίαν ή τηλεφωνικά</li> <li>-Βολικές για την άμεση αξιολόγηση της διαδικασίας</li> <li>-Οι απαντήσεις μπορούν να καταγράφονται σε χαρτί ή σε Η/Υ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Δύσκολο να γίνει η καταγραφή των απαντήσεων</li> <li>-Δύσκολη συγκέντρωση των συμμετεχόντων</li> <li>-Οι συμμετέχοντες μπορεί να κρύψουν λεπτομέρειες για τον εαυτό τους</li> <li>-Συγκέντρωση καλά εκπαιδευμένου προσωπικού</li> </ul>

Ερωτηματολόγια με ανοιχτή απάντηση	-Δυνατότητα καταγραφής προσωπικής άποψης συμμετεχόντων - Οι απαντήσεις μπορούν να καταγράφονται σε χαρτί ή σε Η/Υ -Μπορούν να γίνουν κατ' ιδίαν ή τηλεφωνικά	-Δυσκολία ανάλυσης και επεξεργασίας των απαντήσεων -Δυσκολία εξαγωγής συμπερασμάτων -Η αξιολόγηση της εκστρατείας δεν έχει στατιστικό σκέλος
------------------------------------	--	--

### 2.3.3 ΜΕΘΟΔΟΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Οι μέθοδοι σχεδιασμού αξιολόγησης μιας εκστρατείας οδικής ασφάλειας, αποτελούν έναν από τους πιο σημαντικούς παράγοντες για το σχεδιασμό της αξιολόγησης μιας εκστρατείας οδικής ασφάλειας. Εκτός από τον τρόπο συλλογής στοιχείων, επηρεάζει και την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων διαχωρίζοντας τις απαντήσεις των ερωτηθέντων και την επεξεργασία αυτών. Είναι πιθανό δηλαδή για την ίδια εκστρατεία να βγάλουμε διαφορετικά συμπεράσματα, ανάλογα με τη μέθοδο σχεδιασμού που θα χρησιμοποιηθεί. Είναι βέβαια θεμιτό για την έρευνα, να χρησιμοποιηθούν περισσότερες από μία μέθοδοι, ώστε τα συμπεράσματα να είναι όσο το δυνατό πιο ασφαλή. Οι μέθοδοι σχεδιασμού αξιολόγησης χωρίζονται σε δύο μεγάλες ομάδες, με βασικό γνώμονα την τυχαία ή μη επιλογή του δείγματος, **τις πειραματικές (experimental design)** και τις **ημι-πειραματικές (quasi experimental design)**. Οι πειραματικές μέθοδοι θεωρούνται ως οι πλέον ισχυρές, ενώ οι μη πειραματικές ως οι πιο αδύναμες, σε σχέση με την εσωτερική ακρίβεια, η οποία μεταφράζεται ως η ικανότητα δημιουργίας αληθινών σεναρίων. Και στις δύο μεθόδους γίνεται διαχωρισμός των απαντήσεων της ομάδας ελέγχου (άτομα στα οποία δεν γίνεται επέμβαση) και επέμβασης (άτομα στα οποία γίνεται επέμβαση- εκστρατεία), καθώς επίσης και στα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν πριν και μετά την εκστρατεία – επέμβαση (Cast, 2009, Manual for designing, implementing and evaluating road safety communication campaigns, 161-165)

#### 2.3.3.1 Πειραματικές μέθοδοι σχεδιασμού (experimental design)

Η ανάγκη για **τυχαία δειγματοληψία**, οδηγεί στην επιλογή μιας πειραματικής μεθόδου. Το δείγμα δεν είναι συγκεκριμένο, αλλά αποτελείται από άτομα η επιλογή των οποίων γίνεται τυχαία. Οι πειραματικές μέθοδοι θεωρούνται από τις πιο ισχυρές για την αξιολόγηση επεμβάσεων, γεγονός που βασίζεται στην ίδια την τυχαιότητα του δείγματος που τις χαρακτηρίζει. Υπάρχουν αρκετές μέθοδοι που ανήκουν στην κατηγορία αυτή. Ακολουθεί η περιγραφή αυτών που χρησιμοποιούνται πιο συχνά για την αξιολόγηση εκστρατειών οδικής ασφάλειας. Το σύμβολο Ο υποδηλώνει ότι έγινε ερωτηματολόγιο για την συγκεκριμένη ομάδα, την συγκεκριμένη χρονική στιγμή και το σύμβολο Χ υποδηλώνει ότι έγινε επέμβαση (εκστρατεία) στην συγκεκριμένη ομάδα. Οι μετρήσεις πριν υποδηλώνουν ότι έγινε εφαρμογή του ερωτηματολογίου πριν την εκστρατεία, ενώ οι μετρήσεις μετά ότι έγινε εφαρμογή του ερωτηματολογίου μετά την εκστρατεία.

1) The 2 group before-after randomized experiment

Ομάδες	Μετρήσεις πριν	Επέμβαση	Μετρήσεις μετά
Επέμβασης	○	Χ	○
Ελέγχου	○		○

**Παρατηρήσεις:** Οι μετρήσεις πριν και μετά και για τις δύο ομάδες (επέμβασης κι ελέγχου), αφορούν όλο τον πληθυσμό των ερωτηματολογίων και δεν χρειάζεται να διαχωριστούν σε επιπλέον ομάδες. Θεωρείται μία αξιόπιστη μέθοδος αξιολόγησης και δίνει έγκυρα συμπεράσματα. Αξιολογεί το αντίκτυπο μιας επέμβασης ελέγχοντας και την πιθανή αρχική μεταβλητότητα συγκρίνοντας τα αποτελέσματα και των δύο ομάδων πριν την εκστρατεία. Σύγκριση των αποτελεσμάτων μπορεί να γίνει στα δεδομένα που συγκεντρώθηκαν για την ομάδα επέμβασης πριν και μετά την επέμβαση καθώς επίσης και στην ομάδα επέμβασης μετά και ομάδα ελέγχου μετά έτσι ώστε να υπάρχει όσο το δυνατόν πιο ολοκληρωμένη εικόνα για την αποτελεσματικότητα της εκστρατείας οδικής ασφάλειας.

2) The 2 group after-only randomized experiment

Ομάδες	Επέμβαση	Μετρήσεις μετά
Επέμβασης	Χ	○
Ελέγχου		○

**Παρατηρήσεις:** Στη μέθοδο αυτή γίνεται εφαρμογή των ερωτηματολογίων μόνο μετά την επέμβαση. Δεν θεωρείται ιδιαίτερα ισχυρή μέθοδος, μιας και δεν λαμβάνεται υπόψη πιθανή αρχική μεταβλητότητα της ομάδας επέμβασης και της ομάδας ελέγχου, καθώς επίσης δεν προσδιορίζεται η επιρροή της εκστρατείας στην ομάδα επέμβασης πριν και μετά, αλλά μόνο σε σχέση με την ομάδα ελέγχου στην οποία δεν έχει γίνει επέμβαση.

3) The Solomon 4 group design

Ομάδες	Μετρήσεις πριν	Επέμβαση	Μετρήσεις μετά
Επέμβασης 1	○	Χ	○
Ελέγχου 1	○		○
Επέμβασης 2		Χ	○
Ελέγχου 2			○

**Παρατηρήσεις:** Είναι συνδυασμός των μοντέλων "the 2 group before-after randomized experiment" και "the 2 group after-only randomized experiment". Η ομάδα επέμβασης και ελέγχου χωρίζονται σε δύο υποομάδες (επέμβασης 1,2 και ελέγχου 1,2). Στις ομάδες επέμβασης 1 και ελέγχου 1 γίνονται μετρήσεις

και πριν και μετά την επέμβαση, ενώ στις ομάδες επέμβασης 2 και ελέγχου 2, μόνο μετά. Με αυτό τον τρόπο απομονώνεται το αληθινό αντίκτυπο της εκστρατείας μιας και μειώνεται στο ελάχιστο ο κίνδυνος «μόλυνσης» των ερωτηθέντων από τυχόν γνώση που μπορεί να λάβουν μέσα από τα ερωτηματολόγια πριν την εφαρμογή της εκστρατείας. Θεωρείται ένα από τα πιο αξιόπιστα μοντέλα αφού δίνει υγιή και έγκυρα αποτελέσματα. Χαρακτηρίζεται από επιστημονική αυστηρότητα, η εφαρμογή του όμως είναι πολύπλοκη και αρκετά δύσκολη.

#### 4) The switching replication randomized experiment

Ομάδες	Μετρήσεις πριν	Επέμβαση	Μετρήσεις μετά	Επέμβαση	Μετρήσεις μετά
Επέμβασης	Ο	Χ	Ο		Ο
Ελέγχου	Ο		Ο	Χ	Ο

**Παρατηρήσεις:** Θεωρείται αρκετά ισχυρό μοντέλο αφού επεμβαίνει σε όλες τις ομάδες που συμμετέχουν στο πείραμα, είναι όμως αρκετά χρονοβόρο. Γίνονται δύο επεμβάσεις με αρκετή χρονική διαφορά η μία από την άλλη και οι δύο ομάδες λειτουργούν εναλλάξ ως επέμβασης και ελέγχου αντίστοιχα. Παρέχεται έτσι ένα αρκετά ισχυρό πλαίσιο για συμπεράσματα αντίκτυπου μιας επέμβασης και ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος από πιθανή ανομοιογένεια του αρχικού δείγματος.

#### 2.3.3.2 Ημι - πειραματικές μέθοδοι σχεδιασμού (quasi-experimental design)

Σε περίπτωση που δεν επιθυμείται η έρευνα να γίνει σε τυχαίο δείγμα ατόμων αλλά να επικεντρωθεί σε έναν συγκεκριμένο πληθυσμό, είναι αναγκαία η χρήση μιας ημι - πειραματικής μεθόδου. Οι ομάδες ελέγχου και επέμβασης είναι εξ αρχής καθορισμένες και όχι τυχαία επιλεγμένες όπως στις πειραματικές μεθόδους σχεδιασμού. Γενικά δεν θεωρείται ισχυρή μέθοδος αφού η απομόνωση ενός μέρους του πληθυσμού αυξάνει την πιθανότητα «μόλυνσης» του δείγματος, αφού η τυχαιότητα μειώνεται. Για να διατηρηθεί η αξιοπιστία της μελέτης, οι ερευνητές πρέπει να έχουν συνεχώς τον έλεγχο της κατάστασης και να μπορούν να κατανέμουν με τυχαίο τρόπο τα άτομα που επιλέχθηκαν, σε ομάδα επέμβασης και ελέγχου. Η διαδικασία αυτή είναι αρκετά δύσκολο να γίνει στην πράξη, όμως με καλή οργάνωση και σωστό σχεδιασμό οι ημι - πειραματικές μέθοδοι αποτελούν ένα καλό εργαλείο για την αξιολόγηση επεμβάσεων και την εξασφάλιση πληροφοριών για τη συμπεριφορά και την αντίληψη συγκεκριμένων χρηστών της οδού. Ακολουθεί η περιγραφή των μεθόδων που χρησιμοποιούνται πιο συχνά για την αξιολόγηση εκστρατειών οδικής ασφάλειας. Το σύμβολο Ο υποδηλώνει ότι έγινε ερωτηματολόγιο για την συγκεκριμένη ομάδα, την συγκεκριμένη χρονική στιγμή και το σύμβολο Χ υποδηλώνει ότι έγινε επέμβαση (εκστρατεία) στην συγκεκριμένη ομάδα. Οι μετρήσεις πριν υποδηλώνουν ότι έγινε εφαρμογή του ερωτηματολογίου πριν την εκστρατεία, ενώ οι μετρήσεις μετά ότι έγινε εφαρμογή του ερωτηματολογίου μετά την εκστρατεία.



### 1) The non-equivalent control group design

Ομάδες	Μετρήσεις πριν	Επέμβαση	Μετρήσεις μετά
Επέμβασης (N)	○	X	○
Ελέγχου (N)	○		○

Σημείωση: Το N στη παρένθεση υποδηλώνει ότι το δείγμα των ατόμων δεν είναι τυχαίο (non random).

**Παρατηρήσεις:** Ακολουθεί την λογική της μεθόδου “the 2 group before-after randomized experiment” από τις πειραματικές μεθόδους, μόνο που στη περίπτωση αυτή το δείγμα των ατόμων δεν είναι τυχαίο, αλλά συγκεκριμένο. Αξιολογεί τον αντίκτυπο μιας επέμβασης ελέγχοντας την πιθανή αρχική μεταβλητότητα συγκρίνοντας τα αποτελέσματα και των δύο ομάδων πριν την εκστρατεία. Σύγκριση των αποτελεσμάτων μπορεί να γίνει στα δεδομένα που συγκεντρώθηκαν για την ομάδα επέμβασης πριν και μετά την επέμβαση καθώς επίσης και στην ομάδα επέμβασης μετά και ομάδα ελέγχου μετά έτσι ώστε να υπάρχει όσο το δυνατόν πιο ολοκληρωμένη εικόνα για την αποτελεσματικότητα της εκστρατείας οδικής ασφάλειας.

### 2) The separate pre-post samples design

Ομάδες	Μετρήσεις πριν	Επέμβαση	Μετρήσεις μετά
Επέμβασης 1	○		
Επέμβασης 2		X	○
Ελέγχου 1	○		
Ελέγχου 2			○

**Παρατηρήσεις:** Δεν είναι ιδιαίτερα ισχυρό σχέδιο, αν και οι δαπάνες του θεωρούνται σχετικά χαμηλές. Η επέμβαση γίνεται μόνο σε μια υποομάδα του συνόλου της ομάδας επέμβασης (ομάδα επέμβασης 2) και οι ερωτηθέντες της πρώτης μέτρησης δεν είναι ίδιοι με της δεύτερης. Αξιολογείται έτσι ο αντίκτυπος μόνο της επέμβασης και όχι μια πιθανή επιρροή από γνώση των ερωτηματολογίων. Συγκρίνονται τα αποτελέσματα των μετρήσεων των ομάδων επέμβασης 2 και ελέγχου 2.

### 3) The switching replication quasi experimental

Ομάδες	Μετρήσεις πριν	Επέμβαση	Μετρήσεις μετά	Επέμβαση	Μετρήσεις μετά
Επέμβασης(N)	○	X	○		○
Ελέγχου (N)	○		○	X	○

Σημείωση: Το N στη παρένθεση υποδηλώνει ότι το δείγμα των ατόμων δεν είναι τυχαίο (non random).

**Παρατηρήσεις:** Ακολουθεί την λογική της μεθόδου "the switching replication randomized experiment", μόνο που οι ομάδες είναι προεπιλεγμένες. Επεμβαίνει σε όλες τις ομάδες αξιολογώντας έτσι τον αντίκτυπο της επέμβασης σε δύο σύνολα ατόμων, πράγμα που σημαίνει πιο σωστή και ολοκληρωμένη εξαγωγή συμπερασμάτων με μειωμένη πιθανότητα «μόλυνσης» του δείγματος. Θεωρείται πολύ ισχυρή μέθοδος αν και αρκετά χρονοβόρα μιας και πρέπει να περάσει ένα εύλογο χρονικό διάστημα ανάμεσα στις δύο επεμβάσεις.

## 2.4 ΣΥΝΤΑΞΗ ΤΕΛΙΚΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ – ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Ένας από τους κύριους στόχους της έκθεσης είναι η παροχή σημαντικών στοιχείων και η ανατροφοδότηση πληροφοριών στο ευρύτερο κοινό, ανεξάρτητα από την αποτελεσματικότητα ή μη της εκστρατείας. Για να προσδιοριστεί η αποτελεσματικότητα της εκστρατείας, θα χρειαστεί να ολοκληρωθεί η αξιολόγηση αυτής με μια σύγκριση των μετρήσεων που πραγματοποιήθηκαν πριν και μετά την εκστρατεία. Συνιστάται συχνά και η πραγματοποίηση μέτρησης ενώ η εκστρατεία βρίσκεται σε εξέλιξη, έτσι ώστε να υπάρχει μια πλήρης εικόνα των αποτελεσμάτων, ανεξάρτητα αν αυτό προτείνεται από τις μεθόδους σχεδιασμού που θα χρησιμοποιηθούν για την αξιολόγηση. Η ανάλυση των δεδομένων που λαμβάνονται στις διάφορες περιόδους δείχνει κατά πόσο η εκστρατεία είχε κάποια αποτελέσματα καθώς και τη διάσταση αυτών. Είναι επίσης γεγονός ότι τυχόν βελτίωση σε μελλοντικές εκστρατείες μπορεί να εξαρτάται από την σύνταξη μιας σωστής έκθεσης αξιολόγησης των τωρινών εκστρατειών.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΠΙΚΩΝ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΩΝ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΥΤΩΝ

### 3.1 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΩΝ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΩΝ

Λαμβάνοντας υπόψη τα βήματα που αναφέρθηκαν στο κεφάλαιο 2, ξεκίνησε ο σχεδιασμός των εκστρατειών οδικής ασφάλειας από το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε στην έρευνα αυτή, αναλύεται στο επόμενο κεφάλαιο από το οποίο και ξεκινάει η πλήρης περιγραφή καθώς και τα αποτελέσματα της τοπικής εκστρατείας οδικής ασφάλειας. Οι εκστρατείες που υλοποιήθηκαν στη συγκεκριμένη έρευνα είναι οι εξής :

- Εκστρατεία για την κατανάλωση **αλκοόλ** και την οδήγηση.
- Εκστρατεία για τη χρήση **ζώνης ασφαλείας**.
- Εκστρατεία για τη χρήση **κράνους ασφαλείας**.

Η εμβέλεια των εκστρατειών είναι **τοπική** και συγκεκριμένα η Πολυτεχνική Σχολή του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας στο Βόλο. Ο κύριος στόχος της καμπάνιας ήταν να ενδυναμώσει τη συνείδηση των νέων ανθρώπων σε σχέση με την οδική ασφάλεια. Πιο συγκεκριμένα οι **στόχοι** της έρευνας ήταν να αυξηθεί το ποσοστό των ατόμων (ηλικίας 18-30 ετών) που γνωρίζουν και έχουν θετική στάση προς το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο κατανάλωσης αλκοόλ, η μείωση του ποσοστού των ατόμων που έχουν πρόθεση να πιούν και μετά να οδηγήσουν και η αύξηση του ποσοστού των ατόμων που έχουν πρόθεση να φορέσουν ζώνη και κράνος σε όλες τις διαδρομές (αστική, υπεραστική, γνωστή, άγνωστη, κοντινή, μακρινή). Οι αλλαγές αυτές θα έχουν ως επακόλουθο την αλλαγή της οδηγικής συμπεριφοράς των ατόμων που είδαν τις εκστρατείες προς το καλύτερο. Με λίγα λόγια οι στόχοι της έρευνας ήταν:

1. Παροχή γνώσης
2. Επίδραση στην πρόθεση
3. Επίδραση στη συμπεριφορά

### 3.2 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΩΝ

Ο σχεδιασμός των εκστρατειών βάσει των προδιαγραφών που προαναφέρθηκαν στο κεφάλαιο 2, αποτέλεσε τη βάση του σχεδιασμού για την πορεία της διπλωματικής εργασίας και της έρευνας που διεξήχθη στο πλαίσιο αυτής, στο οποίο δόθηκε μεγάλη βαρύτητα, έτσι ώστε να γίνει σωστά η διεκπεραίωση του ερευνητικού κομματιού από το οποίο και προέκυψαν τα αντίστοιχα συμπεράσματά.

#### 3.2.1 ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΩΝ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ

Δίνεται σε μορφή πίνακα ο συνολικός αριθμός των ερωτηθέντων, βάσει εκστρατείας, μέτρησης πριν ή μετά την επέμβαση (εκστρατεία), αν ο ερωτώμενος είναι οδηγός ή συνεπιβάτης και αν ανήκει στην ομάδα επέμβασης ή ελέγχου. Παρατίθεται επίσης κι ένας επιπλέον διαχωρισμός των συμμετεχόντων, ανάλογα με το αν είδαν ή δεν είδαν την εκστρατεία. Τα άτομα που είδαν τις εκστρατείες ανήκουν στην ομάδα επέμβασης, ενώ τα άτομα που δεν την είδαν ανήκουν στην ομάδα ελέγχου. Ο διαχωρισμός αυτός, χρειάζεται για την επεξεργασία των αποτελεσμάτων ανάλογα με τη μέθοδο σχεδιασμού που χρησιμοποιήθηκε. Για λόγους ευκολίας η αναφορά στις ομάδες θα γίνεται ως εξής :

Τα άτομα τα οποία ανήκουν στην ομάδα επέμβασης και απάντησαν στις ερωτήσεις πριν την υλοποίηση της εκστρατείας αποτελούν την ομάδα **επέμβασης πριν**.

Τα άτομα τα οποία ανήκουν στην ομάδα επέμβασης και απάντησαν στις μετρήσεις μετά την υλοποίηση της εκστρατείας αποτελούν την ομάδα **επέμβασης μετά**.

Τα άτομα τα οποία ανήκουν στην ομάδα ελέγχου και απάντησαν στις μετρήσεις πριν την υλοποίηση της εκστρατείας αποτελούν την ομάδα **ελέγχου πριν**.

Τα άτομα τα οποία ανήκουν στην ομάδα ελέγχου και απάντησαν στις μετρήσεις μετά την υλοποίηση της εκστρατείας αποτελούν την ομάδα **ελέγχου μετά**.

**Πίνακας 3.1.1** Αριθμός οδηγών ανά ομάδα στην εκστρατεία για την αποφυγή κατανάλωσης αλκοόλ κατά τη διάρκεια της οδήγησης

**A) ΑΛΚΟΟΛ-ΟΔΗΓΟΙ**

ΟΜΑΔΕΣ	ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ
Επέμβασης πριν	35
Επέμβασης μετά	18
Ελέγχου πριν	73
Ελέγχου μετά	67

**Πίνακας 3.1.2** Αριθμός συνεπιβατών ανά ομάδα στην εκστρατεία για την αποφυγή κατανάλωσης αλκοόλ κατά τη διάρκεια της οδήγησης

**B) ΑΛΚΟΟΛ-ΣΥΝΕΠΙΒΑΤΕΣ**

ΟΜΑΔΕΣ	ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ
Επέμβασης πριν	31
Επέμβασης μετά	34
Ελέγχου πριν	61
Ελέγχου μετά	81

Συνολικά για το αλκοόλ έχουμε τις ακόλουθες μετρήσεις :

**Πριν την επέμβαση (οδηγοί και συνεπιβάτες) :**  $35+31+73+61 = 200$

**Μετά την επέμβαση (οδηγοί και συνεπιβάτες) :**  $18+34+67+81 = 200$

**Πίνακας 3.1.3** Αριθμός οδηγών ανά ομάδα στην εκστρατεία για την χρήση ζώνης

**C) ΖΩΝΗ-ΟΔΗΓΟΙ**

GROUPS	MEASURES
Επέμβασης πριν	39
Επέμβασης μετά	36
Ελέγχου πριν	62
Ελέγχου μετά	72

**Πίνακας 3.1.4** Αριθμός συνεπιβατών ανά ομάδα στην εκστρατεία για την χρήση ζώνης

**D) ΖΩΝΗ-ΣΥΝΕΠΙΒΑΤΕΣ**

ΟΜΑΔΕΣ	ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ
Επέμβασης πριν	32
Επέμβασης μετά	34
Ελέγχου πριν	67
Ελέγχου μετά	58

Συνολικά για τη ζώνη έχουμε τις ακόλουθες μετρήσεις :

**Πριν** την επέμβαση (οδηγοί και συνεπιβάτες ) :  $39+32+62+67= 200$

**Μετά** την επέμβαση (οδηγοί και συνεπιβάτες ) :  $36+72+34+58= 200$



Πίνακας 3.1.5 Αριθμός οδηγών ανά ομάδα στην εκστρατεία για την χρήση κράνους

**Ε) ΚΡΑΝΟΣ-ΟΔΗΓΟΙ**

GROUPS	MEASURES
Επέμβασης πριν	8
Επέμβασης μετά	5
Ελέγχου πριν	18
Ελέγχου μετά	4

Πίνακας 3.1.6 Αριθμός συνεπιβατών ανά ομάδα στην εκστρατεία για την χρήση κράνους

**Φ) ΚΡΑΝΟΣ ΣΥΝΕΠΙΒΑΤΕΣ**

GROUPS	MEASURES
Επέμβασης πριν	6
Επέμβασης μετά	6
Ελέγχου πριν	18
Ελέγχου μετά	7

Συνολικά για το κράνος έχουμε τις ακόλουθες μετρήσεις :

**Πριν** την επέμβαση (οδηγοί και συνεπιβάτες ) :  $8+18+6+18= 50$

**Μετά** την επέμβαση (οδηγοί και συνεπιβάτες ) :  $5+4+6+7= 22$

Στην εκστρατεία για το κράνος, λόγω έλλειψης μετρήσεων όπως αναφέρεται και στην αρχή του κεφαλαίου δεν γίνεται επεξεργασία των αποτελεσμάτων, οπότε και δεν αναφέρονται πιο λεπτομερείς πίνακες.

### 3.3 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΩΝ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ακολουθεί η αναλυτική περιγραφή του σχεδιασμού αξιολόγησης της εκστρατείας, αναφέροντας τους συμμετέχοντες, τη μέθοδο προσέγγισης της ομάδας στόχου, την αναλυτική περιγραφή των ερωτηματολογίων και τις μεθόδους σχεδιασμού που επιλέχθηκαν για την ανάλυση των αποτελεσμάτων.

#### 3.3.1 ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΕΣ

Όπως έχει αναφερθεί, η εμβέλεια των 3 εκστρατειών για το αλκοόλ, τη ζώνη και το κράνος είναι τοπική. Έτσι ο πληθυσμός που επιλέχθηκε για να γίνει η αξιολόγηση των τριών εκστρατειών, είναι φοιτητές της Πολυτεχνικής σχολής του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Ο πληθυσμός αυτός, χωρίστηκε σε ομάδα ελέγχου και ομάδα επέμβασης (όπως ορίζουν οι περισσότερες μέθοδοι αξιολόγησης μιας εκστρατείας οδικής ασφάλειας).

#### 3.3.2 ΟΜΑΔΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΑΙ ΟΜΑΔΑ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ

Ο διαχωρισμός των φοιτητών σε ομάδα επέμβασης και ελέγχου έγινε ως εξής:

Ομάδα ελέγχου: Αρχιτέκτονες, Μηχανολόγοι μηχανικοί, Μηχανικοί Χωροταξίας.

Ομάδα επέμβασης: Πολιτικοί μηχανικοί.

Στις δύο αυτές ομάδες, έγινε ένας επιπλέον διαχωρισμός σε οδηγούς και συνεπιβάτες. Όπως αναφέρεται και στο κεφάλαιο 2 επιλέχθηκε να εξεταστεί εκτός από τη συμπεριφορά και τη γενική αντίληψη των νέων οδηγών στα θέματα οδικής ασφάλειας, και η άποψη των συνεπιβατών πάνω στα θέματα αυτά, καθώς και η επιρροή που μπορεί να ασκούν στον οδηγό. Ένας άλλος λόγος που έγινε αυτός ο διαχωρισμός, είναι ότι ένα μικρό ποσοστό από τους φοιτητές της Πολυτεχνικής σχολής είναι κάτοχοι αυτοκινήτου ή μοτοσυκλέτας (οδηγοί) πράγμα που αυτομάτως αυξάνει το ποσοστό των συνεπιβατών στο σύνολο του πληθυσμού.

Συνολικά λοιπόν υπάρχουν έξι βασικές ομάδες συμμετεχόντων, οι οποίες εξετάστηκαν ξεχωριστά και όσον αφορά τις απαντήσεις τους σε ερωτήσεις που αφορούν γνώση (περιγραφικά αποτελέσματα), αλλά και στη στατιστική ανάλυση. Αξίζει να σημειωθεί σε αυτό το σημείο ότι λόγω μικρού ποσοστού ερωτηθέντων όσον αφορά την εκστρατεία για το κράνος, έγινε μόνο περιγραφική ανάλυση στα ερωτηματολόγια αυτά. Οι μέθοδοι που χρησιμοποιήθηκαν για την αξιολόγηση των εκστρατειών, δεν συνιστώνται για την ανάλυση τόσο λίγων δεδομένων. Οι έξι ομάδες ερωτηθέντων έχουν ως εξής :

A) Αλκοόλ- Οδηγοί

B) Αλκοόλ- Συνεπιβάτες

Γ) Ζώνη- Οδηγοί

Δ) Ζώνη- Συνεπιβάτες

Ε) Κράνος – Οδηγοί

Στ) Κράνος- Συνεπιβάτες

### 3.3.3 ΕΠΙΛΟΓΗ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ

Η τεχνική επιλογής του δείγματος είναι πολύ σημαντική, αφού τα συμπεράσματα που θα προκύψουν για το δείγμα ατόμων που θα εξεταστούν, θα γενικευτούν για όλο το σύνολο του πληθυσμού. Οι παράγοντες που πρέπει να ληφθούν υπόψη για την επιλογή του δείγματος είναι ο συνολικός αριθμός του πληθυσμού και το επίπεδο εμπιστοσύνης της έρευνας. Ένας γενικός τύπος που χρησιμοποιείται για την εύρεση ικανού δείγματος είναι ο εξής:

$$n = \frac{(1.96^2) N}{(1.96^2) + I^2 (N-1)}$$

(Cast, 2009, Manual for designing, implementing and evaluating road safety communication campaigns, p. 253)

όπου  $n$ : το μέγεθος του δείγματος

$N$ : το μέγεθος του συνολικού πληθυσμού που θα εξετάσουμε

$I$ : το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο λάθους ανάλογα με το επίπεδο εμπιστοσύνης που ορίστηκε (στην παρούσα έρευνα το επίπεδο εμπιστοσύνης ορίστηκε στο 95%).

Στην παρούσα έρευνα, σύμφωνα με στοιχεία που συγκεντρώθηκαν από την γραμματεία της Πολυτεχνικής σχολής, ο συνολικός πληθυσμός το 2008 ήταν, 1587 άτομα (517 ανήκουν στο τμήμα των Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, 414 ανήκουν στο τμήμα των Πολιτικών Μηχανικών, 302 ανήκουν στο τμήμα των Μηχανολόγων Μηχανικών, 314 ανήκουν στο τμήμα Χωροταξίας). Επίσης το επίπεδο εμπιστοσύνης, ορίστηκε στο 95%.

Έτσι λοιπόν το μέγεθος του δείγματος ορίστηκε αρχικά στα **400 άτομα** (200 πριν την υλοποίηση της εκστρατείας και 200 μετά) για κάθε εκστρατεία (αλκοόλ, ζώνη, κράνος). Εξαιτίας όμως της έλλειψης οδηγών και συνεπιβατών μοτοσυκλέτας ο πληθυσμός για την αξιολόγηση της εκστρατείας για το κράνος ορίστηκε τελικά στα 50 άτομα, αριθμός που δεν κατάφερε να συγκεντρωθεί, για αυτό και δεν έγινε στατιστική ανάλυση των δεδομένων που συγκεντρώθηκαν για την εκστρατεία για τη χρήση κράνους ασφαλείας.

### 3.3.4 ΜΕΘΟΔΟΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΗΣ ΟΜΑΔΑΣ ΣΤΟΧΟΥ

Από τις διάφορες μεθόδους που προτείνονται για τη συλλογή στοιχείων (§ 2.3.2) , επιλέχθηκε η **μέθοδος των ερωτηματολογίων** για τους ακόλουθους λόγους :

- Από τη στιγμή που η εμβέλεια των εκστρατειών είναι τοπική, ήταν πιο εύκολη η προσέγγιση της ομάδας στόχου.
- Η ομάδα στόχου και η ομάδα ελέγχου (όπως ορίζουν οι περισσότερες μέθοδοι αξιολόγησης) ήταν σαφείς από την αρχή του σχεδιασμού, οπότε η χρήση των ερωτηματολογίων ήταν εφικτή.
- Το κοινωνικό σύνολο, δεν έχει τόσο αρνητική προκατάληψη για τα ερωτηματολόγια «πρόσωπο με πρόσωπο», όσο έχει για τις τηλεφωνικές συνεντεύξεις.
- Ανωνυμία και αληθινές απαντήσεις χωρίς φόβο κοινωνικής κριτικής.
- Χαμηλό κόστος.
- Ο χρήστης έχει άμεση επαφή με τις ερωτήσεις.

Τέλος, τα ίδια τα αντικείμενα που αποφασίστηκε να εξεταστούν στην έρευνα όπως ορίστηκαν στην αρχή του κεφαλαίου, οδήγησαν στην επιλογή των ερωτηματολογίων ως εργαλείο συγκέντρωσης των αποτελεσμάτων. Για παράδειγμα ήταν αδύνατη η αξιολόγηση της αλλαγής στάσης ή γνώσης της ομάδας στόχου με τη μέθοδο των παρατηρήσεων, μιας και με την συγκεκριμένη μέθοδο καταγράφεται μόνο η αλλαγή της συμπεριφοράς. Πιο συγκεκριμένα :

**α) Αλλαγή συμπεριφοράς :** Είναι απαραίτητες οι μετρήσεις πριν και μετά την επέμβαση (εφαρμογή εκστρατειών), άρα και πιθανή η χρήση ερωτηματολογίων.

**β) Αύξηση γνώσης :** Η μέθοδος των παρατηρήσεων δεν είναι εφικτή, απαραίτητες μετρήσεις πριν και μετά την επέμβαση.

**γ) Αλλαγή στάσης :** Η μέθοδος των παρατηρήσεων δεν είναι εφικτή, απαραίτητες μετρήσεις πριν και μετά την επέμβαση.

**δ) Αύξηση αφύπνισης :** Η μέθοδος των παρατηρήσεων δεν είναι εφικτή.

### 3.3.5 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ

Ένα από τα πιο σημαντικά κομμάτια της έρευνας, ήταν να ολοκληρωθούν οι ερωτήσεις που θα περιέχουν τα 3 ερωτηματολόγια ( ένα για κάθε εκστρατεία –αλκοόλ, ζώνη, κράνος-), αφού μέσω αυτών θα γίνονταν η συγκέντρωση των απαραίτητων πληροφοριών για την αξιολόγηση της έρευνας. Σκοπός ήταν το ερωτηματολόγιο να αποτελείται από ερωτήσεις σαφείς και κατανοητές, αλλά συγχρόνως να περιλαμβάνει όλα τα αντικείμενα που αποφασίστηκε να εξεταστούν (συμπεριφορά, γνώση, άποψη, στάση κλπ.) Επίσης λήφθηκε υπόψη ο χρόνος στον οποίο θα συμπληρώνεται το ερωτηματολόγιο, ο οποίος υπολογίστηκε γύρω στα 10 λεπτά, έτσι ώστε να μην γίνεται κουραστικό για τον ερωτηθέντα. Όλες τις ερωτήσεις ακολουθούν οι πιθανές εναλλακτικές απαντήσεις, μιας και θα ήταν δύσκολο χρονικά για την έρευνα να χρησιμοποιηθεί μια φόρμα ερωτήσεων η οποία θα απαιτούσε ο συμμετέχων να συμπληρώνει μόνος του την απάντηση για το θέμα που ερωτάται. Στα ερωτηματολόγια έγινε προσπάθεια να ενταχθούν όλες οι κατηγορίες ερωτήσεων που απαιτούνται για την εφαρμογή του θεωρητικού μοντέλου (Theoretical Model) – § 2 - . Αναλυτική περιγραφή των ερωτήσεων αυτών, γίνεται στο κεφάλαιο 3.3.7.

Τα ερωτηματολόγια ξεκινούν ρωτώντας τον ερωτηθέντα αν είναι οδηγός, συνεπιβάτης αυτοκινήτου ή οδηγός, συνεπιβάτης μοτοσυκλέτας (προσδιορισμός χρήστη). Στη συνέχεια οι περισσότερες ερωτήσεις και των τριών ερωτηματολογίων έχουν μία αριθμητική κλίμακα από το 1 (διαφωνώ απόλυτα, καθόλου πιθανό, ποτέ) έως το 7 (συμφωνώ απόλυτα, πολύ πιθανό, πάντα), με το 1 να αποτελεί την χειρότερη για την οδική ασφάλεια απάντηση και το 7 την καλύτερη, ζητώντας από τον ερωτηθέντα να επιλέξει έναν από τους αριθμούς, για παράδειγμα: «Πόσες φορές τους τελευταίους δύο μήνες οδηγήσατε, ενώ είχατε πιεί τουλάχιστον ένα ποτό ,σε νυχτερινή έξοδο με την παρέα σας;» Απάντηση: «Κάθε φορά 1 2 3 4 5 6 7 Ποτέ»

Επίσης, στους φοιτητές υποβλήθηκαν ερωτήσεις για την οδική συμπεριφορά τους στο παρελθόν (past behavior) όπως: «Πόσες φορές τους τελευταίους δύο μήνες οδηγήσατε, ενώ είχατε πιεί τουλάχιστον ένα ποτό, σε νυχτερινή έξοδο με την παρέα σας σε αστική περιοχή;»

Η συγκεκριμένη ερώτηση, όπως και άλλες των τριών ερωτηματολογίων, χωρίστηκε σε έξι υποκατηγορίες, ανάλογα με τον τύπο του δρόμου: σε αστική περιοχή, σε υπεραστική περιοχή, σε γνωστή διαδρομή, σε άγνωστη διαδρομή, σε κοντινή απόσταση, σε μακρινή απόσταση.

Στα ερωτηματολόγια συμπεριλήφθηκαν γενικές ερωτήσεις με σκοπό να εξεταστεί ο παράγοντας «γνώση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» όπως: « Γνωρίζετε ποιό είναι το ανώτατο επιτρεπτό όριο κατανάλωσης αλκοόλ όταν οδηγείτε (από τον Κ.Ο.Κ.):» και «Γνωρίζεται αν η χρήση ζώνης για τον συνεπιβάτη είναι υποχρεωτική;». Οι απαντήσεις στις ερωτήσεις αυτές δεν αποτελούνταν από αριθμητική κλίμακα, αλλά ήταν: «Ναι», «Όχι», «Δεν γνωρίζω». Για τις ερωτήσεις αυτές υπάρχουν μόνο περιγραφικά αποτελέσματα και δεν τους έγινε στατιστική ανάλυση. Επίσης ένα μέρος του ερωτηματολογίου, αποτελείτο από ερωτήσεις που αφορούσαν το αν οι φοιτητές είχαν δει ή ακούσει κάποια εκστρατεία οδικής ασφάλειας στο πρόσφατο παρελθόν, και συγκεκριμένα την καμπάνια που το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας σχεδίασε. Ρωτήθηκαν επίσης, αν μπορούσαν να περιγράψουν την καμπάνια που είχαν δει ή ακούσει καθώς και το μέσο με το οποίο την εντόπισαν. Ακολουθούσε μία ερώτηση με κλίμακα από το 1 έως το 7, για να περιγράψουν κατά πόσο τους

άρεσε και τους επηρέασε η εκστρατεία αυτή. Το κομμάτι αυτό του ερωτηματολογίου, προστέθηκε για δύο λόγους. Πρώτον για να εξετάσουμε κατά πόσο η εκστρατεία που σχεδιάσαμε για την έρευνα έγινε αισθητή στην Πολυτεχνική Σχολή και κατά πόσο επηρέασε όσους την είδαν. Ο δεύτερος λόγος αφορά την αξιοπιστία της έρευνας, διότι ταυτόχρονα με την τοπική καμπάνια, τουλάχιστον άλλες τρεις εκστρατείες για την οδική ασφάλεια βρίσκονταν σε εφαρμογή σε εθνικό επίπεδο και ήταν πολύ πιθανό οι συμμετέχοντες να τις είχαν παρακολουθήσει. Έτσι δεν θα ήταν αρκετά ξεκάθαρο, αν η αλλαγή που επιδιώκαμε στα ερωτηματολόγια «μετά» την εκστρατεία έγινε εξαιτίας της τοπικής επέμβασης. Περισσότερες λεπτομέρειες για τις καμπάνιες οδικής ασφάλειας που γινόντουσαν σε εθνικό επίπεδο ακολουθούν στο Κεφάλαιο 8 (Αποτελέσματα των εκστρατειών).

Στο τέλος των ερωτηματολογίων υπήρχαν προσωπικές ερωτήσεις για το χρήστη όπως η ηλικία, το φύλο του, πόσα χρόνια έχει το δίπλωμα, η συχνότητα οδήγησης και αν έχει εμπλακεί ποτέ σε ατύχημα, πράγμα που βοήθησε να εξεταστεί το προφίλ και το υπόβαθρο της ομάδας στόχου.

Πιο συγκεκριμένα, στα ερωτηματολόγια υπήρχαν ερωτήσεις που στόχευαν στη συγκέντρωση πληροφοριών για τους εξής παράγοντες:

- Αύξηση του ποσοστού των ατόμων (18-30 ετών) που γνωρίζουν το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο κατανάλωσης αλκοόλ κατά την οδήγηση.
- Αύξηση της θετικής στάσης των ατόμων προς το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο κατανάλωσης αλκοόλ.
- Αύξηση της αφύπνισης των νέων οδηγών (18-30 ετών) για τους κινδύνους της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, χωρίς χρήση ζώνης ή κράνους.
- Έλεγχος των μέτρων που θα μπορούσαν να πείσουν τους νέους οδηγούς να συμμορφωθούν με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.).
- Μείωση του ποσοστού των οδηγών που τείνουν να πίνουν και μετά να οδηγούν ή να οδηγούν σε μικρές και μεγάλες διαδρομές χωρίς ζώνη ή κράνος.
- Αύξηση του ποσοστού των οδηγών που δηλώνουν ότι αφού έχουν πιεί επιλέγουν να μην οδηγήσουν.
- Αύξηση του ποσοστού των συνεπιβατών που προτρέπουν τον οδηγό να μην οδηγήσει αφού έχει πιεί.
- Αύξηση του ποσοστού των οδηγών και των συνεπιβατών που φοράνε ζώνη και κράνος σε όλες τις πιθανές διαδρομές (αστική, υπεραστική, γνωστή ή άγνωστη διαδρομή).
- Μείωση του ποσοστού των οδηγών που έχουν την πρόθεση στον επόμενο μήνα, να πιούν και μετά να οδηγήσουν.
- Μείωση του ποσοστού των ατόμων που έχουν την πρόθεση στον επόμενο μήνα, να μην φορέσουν ζώνη (σε όλες τις πιθανές διαδρομές).
- Μείωση του ποσοστού των ατόμων που έχουν την πρόθεση, να μην φορέσουν κράνος (σε όλες τις πιθανές διαδρομές).

Ένας ακόμα από τους βασικούς σκοπούς αυτής της έρευνας είναι να συγκρίνει τα διαφορετικά συμπεράσματα που προέκυψαν ανάλογα με τη μέθοδο σχεδιασμού αξιολόγησης που χρησιμοποιήθηκε (§ 2.3.3), έτσι ώστε να παρατηρηθούν πιθανές διαφορές σε αυτά, καθώς επίσης και να διερευνηθεί στην πράξη ποιά μέθοδος δίνει πιο ασφαλείς πληροφορίες για μια έρευνα.



### 3.3.6 ΕΞΕΤΑΣΗ ΤΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ

Μετά τη σχεδίαση του ερωτηματολογίου, έγινε πιλοτική έρευνα σε μια μικρή ομάδα φοιτητών της Πολυτεχνικής Σχολής του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, ώστε να εντοπιστούν μη κατανοητά σημεία των ερωτήσεων καθώς και ποια είναι η γενική αντίληψη ενός ανθρώπου που έρχεται για πρώτη φορά σε επαφή με το ερωτηματολόγιο. Η μέση ηλικία των ατόμων αυτών ήταν 23 ετών. Τα αποτελέσματα της πιλοτικής αυτής έρευνας, βοήθησαν και στον σχεδιασμό της αξιολόγησης των εκστρατειών μιας και εντοπίστηκε από τις απαντήσεις που λήφθηκαν, σε ποια θέματα γύρω από την οδική ασφάλεια υπάρχει λιγότερη ενημέρωση. Έτσι λοιπόν έγινε προσπάθεια ενσωμάτωσης των θεμάτων αυτών στο μήνυμα της εκστρατείας.

*Στο παράρτημα του τεύχους, βρίσκονται τα τελικά ερωτηματολόγια και για τις τρεις εκστρατείες.*

### 3.3.7 ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ

Όπως αναφέρεται και στην αρχή του κεφαλαίου, αντικείμενα εξέτασης στην έρευνα είναι η επίδραση στη συμπεριφορά, η παροχή γνώσης και η επίδραση στην πρόθεση. Σύμφωνα με το θεωρία σχεδιασμένης συμπεριφοράς (Theory of Planned Behavior, § 2.2.4) η συμπεριφορά των χρηστών της οδού, καθοδηγείται από τρεις παράγοντες:

- 1) Πειποιθήσεις (beliefs) για τα πιθανά αποτελέσματα της συμπεριφοράς. Στο εξής όσες ερωτήσεις περιγράφουν αυτόν τον παράγοντα θα αποκαλούνται **Behavioral Beliefs** και ο κωδικός των ερωτήσεων που ανήκουν σε αυτή τη κατηγορία είναι ο **BB**. Παραδείγματα ερωτήσεων για αυτή την κατηγορία είναι:

- *“Πόσο συμφωνείτε με την παρακάτω πρόταση; Παρόλο που έχω πιεί μπορώ να οδηγήσω με ασφάλεια.”*  
(Ερωτηματολόγιο αλκοόλ)

- *“Πόσο σύμφωνος είστε με την χρήση ζώνης ασφαλείας ως οδηγός;”* (Ερωτηματολόγιο ζώνης)

- *“Πόσο πιστεύετε ότι ισχύει το παρακάτω. Χωρίς κράνος αισθάνομαι ανασφαλής, σαν κάτι να λείπει.”*  
(Ερωτηματολόγιο κράνους)

- 2) Πειποιθήσεις για την δεοντολογία του κοινωνικού μας κύκλου και κίνητρα για τη συμμόρφωση με αυτά (**Normative beliefs**), (κωδικός **NB**). Παραδείγματα ερωτήσεων για αυτή την κατηγορία είναι:

- *“Πόσο συμφωνείτε με την παρακάτω πρόταση; Αν οι συνεπιβάτες θεωρούν ότι δεν είμαι ικανός να οδηγήσω, επιλέγω να μην οδηγήσω.”* (Ερωτηματολόγιο αλκοόλ)

- *“Πόσο πιστεύετε ότι ισχύει το παρακάτω; Χρησιμοποιώ ζώνη, μόνο όταν μου το ζητάει συγγενής ή φίλος.”*  
(Ερωτηματολόγιο ζώνης)

- *“Αν σας ζητήσει ο οδηγός να βάλετε κράνος, θα το κάνετε;”* (Ερωτηματολόγιο κράνους για τους συνεπιβάτες)

- 3) Πειποιθήσεις για την ύπαρξη παραγόντων που είτε θα διευκολύνουν, είτε θα δυσκολέψουν τη συμπεριφορά μας (**Control Beliefs**) (κωδικός **CB**). Παραδείγματα ερωτήσεων για αυτή την κατηγορία είναι:

- *“Βρίσκετε πιθανό να οδηγήσετε, ενώ έχετε πιεί όταν δεν λειτουργούν οι δημόσιες συγκοινωνίες;”*  
(Ερωτηματολόγιο αλκοόλ)

- “Ποιά πιστεύετε ότι είναι η πιθανότητα να σας επιβληθεί πρόστιμο αν δεν φοράτε ζώνη;”

(Ερωτηματολόγιο ζώνης)

- Πόσο θα σας έπειθε να φορέσετε κράνος, το παρακάτω μέτρο: Περισσότεροι έλεγχοι.” (Ερωτηματολόγιο κράνους)

Σύμφωνα με την θεωρία σχεδιασμένης συμπεριφοράς, οι τρεις αυτοί παράγοντες μπορούν να επηρεάσουν, ακόμα και να αλλάξουν την πρόθεση του ατόμου, πράγμα πολύ σημαντικό για την μελλοντική συμπεριφορά του, αυτός άλλωστε είναι και ο στόχος της παρούσας έρευνας.

Σχεδόν όλες οι ερωτήσεις των ερωτηματολογίων ανήκουν σε μία από τις παραπάνω ομάδες. Ο διαχωρισμός αυτός ήταν απαραίτητος για τη στατιστική ανάλυση των αποτελεσμάτων (Κεφάλαιο 5 και 6), καθώς και για να εξεταστεί ποιές πεποιθήσεις των ερωτηθέντων επηρεάστηκαν περισσότερο μετά την υλοποίηση της εκστρατείας. Οι τρεις παράγοντες που αναφέρονται παραπάνω, επηρεάζουν με τη σειρά τους τρεις ακόμα μεταβλητές, σύμφωνα με τη θεωρία σχεδιασμένης συμπεριφοράς (Ajzen I., 1991), όπου και αυτές συμπεριλήφθηκαν στις ερωτήσεις. Οι μεταβλητές αυτές είναι οι εξής:

- 1) Προηγούμενη συμπεριφορά. Ποιά η μέχρι τώρα συμπεριφορά των ερωτηθέντων σε θέματα οδικής ασφάλειας (**Past behavior**), (κωδικός **PB**). Παραδείγματα ερωτήσεων για αυτή την κατηγορία είναι:

- “Πόσες φορές τους τελευταίους δύο μήνες οδηγήσατε, ενώ είχατε πιεί τουλάχιστον ένα ποτό, σε νυχτερινή έξοδο με την παρέα σας σε αστική περιοχή;” (Ερωτηματολόγιο αλκοόλ)

- “Πόσο συχνά φοράτε ζώνη σε αστική περιοχή;” (Ερωτηματολόγιο ζώνης)

- “Πόσο συχνά φοράτε κράνος σε υπεραστική περιοχή;” (Ερωτηματολόγιο κράνους)

- 2) Πρόθεση. Πώς σκοπεύουν οι συμμετέχοντες να συμπεριφέρονται σε θέματα οδικής ασφάλειας στο μέλλον (**Intention**), (κωδικός **I**). Παραδείγματα ερωτήσεων για αυτή την κατηγορία είναι:

- “Πόσο πιθανό βρίσκετε, να οδηγήσετε ενώ έχετε πιεί τουλάχιστον ένα ποτό τον επόμενο μήνα;” (Ερωτηματολόγιο αλκοόλ)

- “Πόσο συχνά σκοπεύετε να φοράτε ζώνη τον επόμενο μήνα;” (Ερωτηματολόγιο ζώνης)

- “Πόσο συχνά σκοπεύετε να φοράτε κράνος τον επόμενο μήνα;” (Ερωτηματολόγιο κράνους)

- 3) Η αντίληψη για το πώς συμπεριφέρονται οι άλλοι άνθρωποι, ανεξάρτητα αν αυτό είναι ενάντια στους κανόνες (**Descriptive Norm**), (κωδικός **DN**). Παραδείγματα ερωτήσεων για αυτή την κατηγορία είναι:

- “Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; Οι φίλοι μου δέχονται να οδηγήσω ενώ έχω πιεί τουλάχιστον ένα ποτό, γυρίζοντας από μία βραδινή έξοδο.” (Ερωτηματολόγιο αλκοόλ)

- “Όταν οδηγείτε, πόσο πιθανό είναι να ζητήσετε από τον συνεπιβάτη να φορέσει ζώνη, σε αστική περιοχή;” (Ερωτηματολόγιο ζώνης)

- “Όταν οδηγείτε, πόσο πιθανό είναι να ζητήσετε από τον συνεπιβάτη να φορέσει κράνος, σε υπεραστική περιοχή;” (Ερωτηματολόγιο κράνους)

### 3.3.8 ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

Όπως αναφέρεται και στο Κεφάλαιο 2, βασικός στόχος αυτής της έρευνας, ήταν να εξεταστεί η αποτελεσματικότητα της τοπικής εκστρατείας. Καταρχήν δημιουργήθηκε μια βάση δεδομένων με όλα τα αποτελέσματα (πριν και μετά την εκστρατεία, οδηγοί και συνεπιβάτες), διαφορετική για κάθε αντικείμενο έρευνας (αλκοόλ, ζώνη, κράνος). Η δημιουργία της βάσης αυτής, ήταν πολύ σημαντική για την ανάλυση των αποτελεσμάτων λόγω ευκολίας πρόσβασης και κωδικοποίησης των ερωτηματολογίων. Τα αποτελέσματα που συγκεντρώθηκαν, επεξεργάστηκαν και αναλύθηκαν, έτσι ώστε να αποτιμηθεί εάν η πιθανή βελτίωση των αποτελεσμάτων που συλλέχθηκαν μετά την υλοποίηση της εκστρατείας, οφείλεται στην επέμβαση αυτή, ή είναι μια τυχαία αλλαγή. Η διαδικασία που ακολουθήθηκε αναλύεται στο υποκεφάλαιο αυτό.

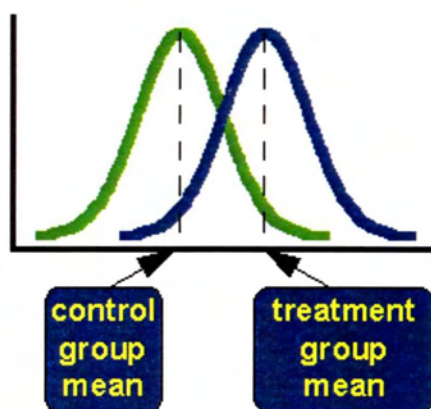
#### 3.3.8.1 Περιγραφικά αποτελέσματα

Στα περιγραφικά αποτελέσματα υπολογίστηκαν γενικά χαρακτηριστικά του δείγματος όπως η ηλικία, το φύλο, ο χρόνος κατοχής διπλώματος η ανάκληση της τοπικής εκστρατείας, καθώς και άλλα στοιχεία όπως η εμπλοκή των συμμετεχόντων σε ατύχημα.

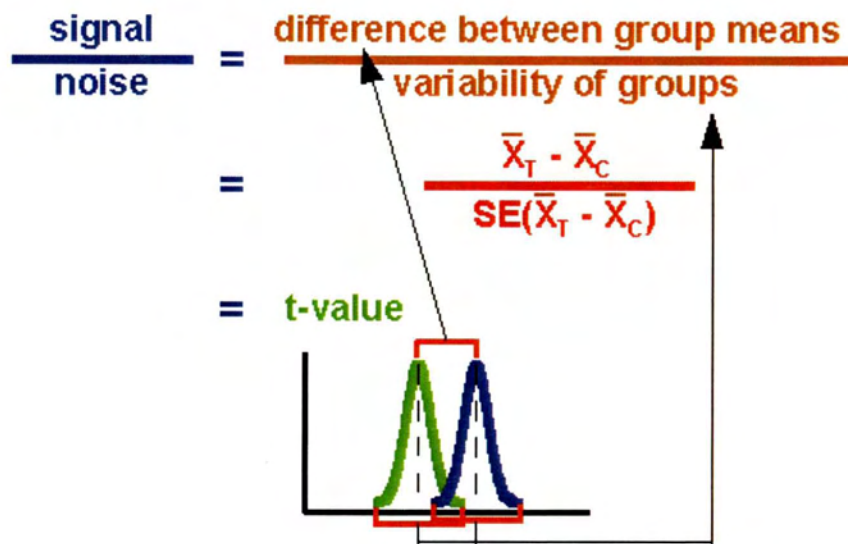
Συγκεκριμένα για τους οδηγούς, εκτιμάται το ποσοστό ανδρών και γυναικών οδηγών, όπως επίσης και ο μέσος όρος και η τυπική απόκλιση της συχνότητας οδήγησης: Καθημερινά, 3-5 φορές την εβδομάδα, 2-3 φορές την εβδομάδα, 1 φορά την εβδομάδα, Λιγότερο συχνά. Η εκτίμηση αυτών των παραγόντων διεξήχθη σύμφωνα με τον διαχωρισμό του δείγματος που περιγράφηκε και παραπάνω, δηλαδή σε ομάδα επέμβασης και ελέγχου, σε οδηγούς και συνεπιβάτες και σε μετρήσεις που πραγματοποιήθηκαν πριν και μετά την εκστρατεία. Αναλυτικά τα αποτελέσματα αυτά, παρουσιάζονται στο Κεφάλαιο 5 (Επεξεργασία δεδομένων/ Αποτελέσματα).

#### 3.3.8.2 Συμπερασματική Στατιστική (Inferential Statistics)

Προκειμένου να προσδιοριστεί εάν οι απαντήσεις της ομάδας ελέγχου και της ομάδας επέμβασης πριν την εκστρατεία έχουν σημαντική στατιστική διαφορά μεταξύ τους εξ αρχής, χρησιμοποιήθηκε η ανάλυση T-TEST, με τη βοήθεια του λογισμικού προγράμματος SPSS και της βάσης δεδομένων με όλα τα αποτελέσματα. Το t-test λαμβάνει υπόψη την μεταβλητότητα των δύο ομάδων καθώς επίσης και τη διακύμανση των απαντήσεων. Ο γενικός τύπος του t-test είναι μια αναλογία που φαίνεται και επεξηγείται στο σχήμα 3.1. Η ομάδα ελέγχου είναι η treatment group και η ομάδα επέμβασης είναι η control group.







$$SE(\bar{X}_T - \bar{X}_C) = \sqrt{\frac{\text{var}_T}{n_T} + \frac{\text{var}_C}{n_C}}$$

$$t = \frac{\bar{X}_T - \bar{X}_C}{\sqrt{\frac{\text{var}_T}{n_T} + \frac{\text{var}_C}{n_C}}}$$

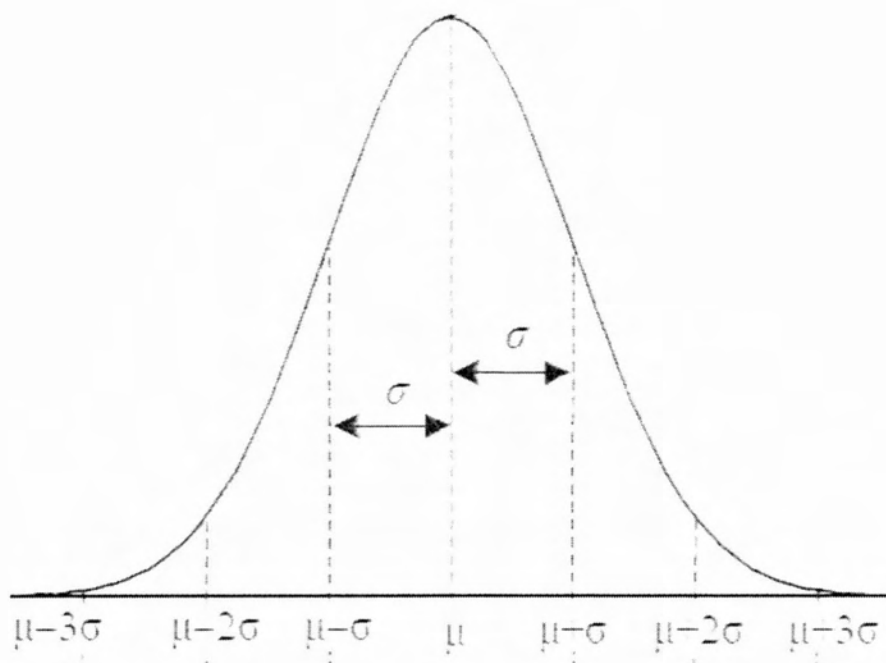
**Σχήμα 3.1** Σχηματική απεικόνιση και τύπος του t - test (πηγή: research methods knowledge base, [http://www.socialresearchmethods.net/kb/stat\\_t.php](http://www.socialresearchmethods.net/kb/stat_t.php))

Ο όρος  $X_T$  αντιπροσωπεύει τον μέσο όρο των απαντήσεων της ομάδας επέμβασης (treatment group), ενώ ο όρος  $X_C$  αντιπροσωπεύει τον μέσο όρο των απαντήσεων της ομάδας ελέγχου (control group). Οι όροι  $n_T$  και  $n_C$  αντιπροσωπεύουν τον πληθυσμό της ομάδας επέμβασης και ελέγχου αντίστοιχα, ενώ οι όροι  $\text{var}_T$  και  $\text{var}_C$  είναι οι τυπικές αποκλίσεις αυτών.

Η εξέταση αυτή έγινε έτσι ώστε να εντοπιστεί αν από πριν την επέμβαση τα δύο δείγματά είναι διαφορετικά (σε προθέσεις, συμπεριφορά, αντίληψη, κλπ.) οπότε και τα αποτελέσματα της έρευνας δεν θα ήταν αξιόπιστα, διότι η οποιαδήποτε διαφορά στα αποτελέσματα μετά την εκστρατεία ανάμεσα στις δύο ομάδες, δεν θα οφείλονταν στην επέμβαση. Η υπόθεση που έγινε (null hypothesis) είναι ότι το υπόβαθρο των δύο ομάδων (ελέγχου και επέμβασης) είναι το ίδιο. Μέσω των αποτελεσμάτων του t-test για κάθε ερώτηση βγήκε συμπέρασμα για το αν η υπόθεση αυτή είναι σωστή. Ο έλεγχος αυτός έγινε για τους εξής συνδυασμούς ομάδων:

- Ελέγχου πριν- Ελέγχου μετά
- Επέμβασης πριν- Επέμβασης μετά
- Ελέγχου πριν- Επέμβασης πριν (ομοιογένεια δείγματος)

Αξίζει να επισημανθεί ότι το επίπεδο εμπιστοσύνης της έρευνας ορίστηκε στο 95 %. Η παραδοχή που έγινε για την παρούσα έρευνα είναι ότι το ποσοστό αυτό αφορά κανονικές κατανομές των απαντήσεων τύπου 'καμπάνα' όπως φαίνεται και στο σχήμα 3.2 που ακολουθεί.



**Σχήμα 3.2** Σχηματική απεικόνιση της κατανομής τύπου καμπάνα (πηγή: research methods knowledge base, <http://www.socialresearchmethods.net/kb/sampstat.php>)

Η κανονική κατανομή είναι συμμετρική άρα ισχύει ότι η διάμεσος, η επικρατούσα τιμή και η μέση τιμή των απαντήσεων ταυτίζονται. Όπως φαίνεται το 95 % των απαντήσεων βρίσκεται στο διάστημα  $\mu-2\sigma$ ,  $\mu+2\sigma$  όπου  $\mu$  είναι το μέσο και  $\sigma$  η τυπική απόκλιση της κατανομής. Για να εξεταστεί εάν το επίπεδο αυτό είναι μέσα στα όρια που τέθηκαν, υπολογίστηκε η παράμετρος p-value για κάθε ερώτηση, με την βοήθεια του προγράμματος SPSS. Ο αριθμός P που υπολογίστηκε πρέπει να είναι μικρότερος του 0,05 έτσι ώστε να εξασφαλίζεται το επίπεδο εμπιστοσύνης που επιλέχθηκε.

### 3.3.8.3 Στατιστική ανάλυση

Με τη στατιστική ανάλυση, αναλύθηκε η **αποτελεσματικότητα της εκστρατείας**. Η ανάλυση αυτή έγινε σε δύο βήματα. Το πρώτο βήμα αφορά στην εξέταση της στατιστικής διαφοράς μεταξύ των δεδομένων που συλλέχθηκαν πριν και μετά την εκστρατεία. Για την εξέταση αυτή υπολογίστηκαν τα p-values και t-tests όπως αναφέρθηκαν στο προηγούμενο υποκεφάλαιο. Το δεύτερο βήμα αφορά στην ανάλυση για τη σχέση μεταξύ των μεταβλητών (BB,CB,NB,DN,PB,Intention). Η ανάλυση αυτή είναι διαφορετική για κάθε μέθοδο αξιολόγησης της εκστρατείας (§ 2 Quasi, Experimental Designs) και αποκαλείται Γραμμική συσχέτιση μεταβλητών (**Regression Analysis**) η οποία αναλύεται παρακάτω.

### 3.3.9 ΜΕΘΟΔΟΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑΣ

Όπως ήδη αναφέρθηκε, η επιλογή της κατάλληλης μεθόδου σχεδιασμού της αξιολόγησης μιας εκστρατείας είναι συνάρτηση της τυχαίας ή μη δειγματοληψίας, της ανάγκης δημιουργίας ή όχι ομάδας ελέγχου, όπως και της συλλογής δεδομένων πριν-μετά, ή πριν- κατά τη διάρκεια- μετά ή μόνο μετά την επέμβαση. Από όλες τις μεθόδους αξιολόγησης που αναφέρθηκαν στο κεφάλαιο 2, για την αξιολόγηση της τοπικής εκστρατείας οδικής ασφάλειας χρησιμοποιήθηκαν οι εξής:



Από τις πειραματικές μεθόδους (Experimental design)

- The two group before-after randomized experiment
- The Solomon four- group design

Από τις ημί - πειραματικές μεθόδους (Quasi Experimental design)

- The separate pre-post samples design

Οι λόγοι που απορρίφθηκαν οι άλλες μέθοδοι αξιολόγησης, είναι είτε επειδή χρειαζόντουσαν και μια τρίτη μέτρηση (η οποία δεν μπορούσε να πραγματοποιηθεί λόγω μεσολάβησης του καλοκαιριού όπου όλοι οι φοιτητές θα απουσίαζαν από τον χώρο του Πανεπιστημίου), είτε η μη συγκέντρωση ικανού δείγματος για να γίνει ανάλυση των αποτελεσμάτων με ασφάλεια. Κάθε μία από τις μεθόδους που επιλέξαμε αναλύθηκε ξεχωριστά, βγάζοντας διαφορετικά αποτελέσματα η μία από την άλλη. Τα αποτελέσματα δίνονται συγκεντρωτικά στο Κεφάλαιο 5. Ανάλογα με τη μέθοδο αξιολόγησης, επεξεργάστηκαν τα αποτελέσματα συγκεκριμένων ομάδων ατόμων από τις ομάδες επέμβασης και ελέγχου.

### 3.3.10 ΓΡΑΜΜΙΚΗ ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕΤΑΒΛΗΤΩΝ

Για να εξεταστεί το θεωρία σχεδιασμένης συμπεριφοράς, έγινε μια εμπειρική ανάλυση της σχέσης κάποιων μεταβλητών. Η διαδικασία αυτή αποκαλείται γραμμική παλινδρόμηση. Οι μεταβλητές αυτές ουσιαστικά είναι οι παράγοντες που αναφέρθηκαν στο Κεφάλαιο 3.3.5 (behavioral beliefs, control beliefs, normative beliefs, past behavior, intention, descriptive norm). Μέσω μιας διαδικασίας που έγινε με το πρόγραμμα SPSS (λογισμικό στατιστικής ανάλυσης), έγινε προσπάθεια πρόβλεψης της πρόθεσης και της συμπεριφοράς της ομάδας στόχου, έχοντας ως βάση στοιχεία από την προηγούμενη συμπεριφορά τους, τις αντιλήψεις τους και άλλες πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν στην έρευνα.

#### 3.3.10.1 Έλεγχος για ομαδοποίηση των ερωτήσεων (alpha test)

Πριν ξεκινήσει η διαδικασία της γραμμικής συσχέτισης μεταβλητών, έγινε μια ανάλυση στα αποτελέσματα, έτσι ώστε να εξεταστεί αν μπορεί να γίνει **ομαδοποίηση** των ερωτήσεων που ανήκουν στην ίδια κατηγορία (behavioral beliefs, control beliefs, normative beliefs, descriptive norms, past behavior). Η ανάλυση αυτή έγινε με την βοήθεια του στατιστικού προγράμματος SPSS και διεξήχθη σε κάθε ομάδα ξεχωριστά. Ο λόγος που έγινε αυτή η ομαδοποίηση, είναι αφενός για πρακτικούς λόγους διαχείρισης των αποτελεσμάτων, αφετέρου για να διαχειριστούν οι ερωτήσεις σαν μεταβλητές, πράγμα που θα βοηθούσε στην επεξεργασία των αποτελεσμάτων. Τα αποτελέσματα του alpha test παρουσιάζονται στο παράρτημα, όπου και αναφέρεται ότι αν το alpha είναι μεγαλύτερο από το 0.6 οι μεταβλητές συνδυάζονται σε ένα μέτρο. Αν λοιπόν αυτό είναι εφικτό, παίρνεται ο μέσος όρος των ερωτήσεων που ανήκουν στην ίδια κατηγορία (π.χ. οι ερωτήσεις BB1, BB2, BB3 της ομάδας επέμβασης για την εκστρατεία του αλκοόλ, έχουν  $\alpha > 0.6$  άρα συνδυάζονται σε μία μεταβλητή BB της οποίας τα δεδομένα βγαίνουν από τον μέσο όρο των απαντήσεων των BB1, BB2, BB3), (Cronbach, L.J. (1951). Coefficient alpha and the internal structure of tests. *Psychometrical*, 16 (3), 297-334) (Παράρτημα Γ)

#### 3.3.10.2 Διαδικασία της ανάλυσης του θεωρητικού μοντέλου (Model Testing)

Για να αναγνωριστεί η σχέση μεταξύ των παραγόντων που αναφέρθηκαν, έγινε μία σειρά από πειράματα στην κάθε εκστρατεία ξεχωριστά:

- Ομάδα: Αλκοόλ- οδηγοί
- Ομάδα: Ζώνη- οδηγοί
- Ομάδα: Ζώνη- συνεπιβάτες

Στην κάθε εκστρατεία έγινε επεξεργασία ξεχωριστά για την κάθε ομάδα (ελέγχου και επέμβασης) αλλά και δύο συνδυασμούς ομάδων επιπλέον για να υπάρχει μία πιο ξεκάθαρη εικόνα όσον αφορά στην επιτυχία των εκστρατειών. Ο πρώτος συνδυασμός αφορά στην ομάδα ελέγχου και λαμβάνει υπόψη της πριν και μετά την επέμβαση μετρήσεις, θεωρώντας ότι η ομάδα αυτή δεν είδε ή άκουσε για τις εκστρατείες. Ο δεύτερος συνδυασμός αφορά σε όλες τις πριν την επέμβαση μετρήσεις, τόσο για την ομάδα επέμβασης όσο για την ομάδα ελέγχου, έτσι ώστε να εξεταστεί ακόμα καλύτερα η ομοιογένεια του αρχικού δείγματος. Συνολικά λοιπόν υπάρχουν οι εξής ομάδες που αναλύονται τελικά:

- Ελέγχου- πριν
- Ελέγχου- μετά
- Επέμβασης- πριν
- Επέμβασης μετά
- Ελέγχου πριν- Ελέγχου μετά
- Επέμβασης πριν- Ελέγχου πριν

Επίσης έγινε ανάλυση των ερωτηματολογίων, ανάλογα με τρεις μεθόδους αξιολόγησης (Experimental / Quasi Design), όπως εξηγήθηκε και στο κεφάλαιο 3.3.7

- The two group before-after randomized experiment
- The Solomon four- group design
- The separate pre-post samples design

Διαμορφώθηκαν έξι πειράματα τα οποία περιγράφονται παρακάτω. Αναφέρονται οι ομάδες που χρησιμοποιήθηκαν σε καθένα από αυτά, καθώς επίσης και οι εξαρτημένες και οι ανεξάρτητες μεταβλητές (dependent, independent variables) που ορίστηκαν. Παράγοντες πρόβλεψης (**predictors**) είναι ουσιαστικά οι παράγοντες που χρησιμοποιούνται για την πρόβλεψη της εξαρτημένης μεταβλητής (**dependent variable**).

Στο πρώτο πείραμα, το οποίο έγινε σε όλες τις ομάδες, τέθηκαν ως παράγοντες πρόβλεψης τα Behavioral Beliefs(BB), Control Beliefs(CB) και Normative Beliefs(NB), ενώ η εξαρτημένη μεταβλητή είναι η πρόθεση (Intention).

Στο δεύτερο πείραμα χρησιμοποιήθηκαν πάλι όλες οι έξι ομάδες. Προστέθηκε ο παράγοντας Descriptive Norm (DN) στους παράγοντες πρόβλεψης και κρατήθηκε η πρόθεση intention (I) ως εξαρτημένη μεταβλητή.

Στο τρίτο πείραμα προστέθηκε ο παράγοντας Past Behavior(PB) στους παράγοντες πρόβλεψης και κρατήθηκε η πρόθεση Intention (I) ως εξαρτημένη μεταβλητή. Το πείραμα αυτό υλοποιήθηκε και στις έξι ομάδες.

Στο τέταρτο, πέμπτο και έκτο πείραμα εξετάστηκε μόνο η ομάδα επέμβασης μετά την εφαρμογή της εκστρατείας. Ως παράγοντες πρόβλεψης τέθηκαν τα Behavioral Beliefs(BB), Control Beliefs(CB) και Normative Beliefs(NB), ενώ εξαρτημένη μεταβλητή ορίστηκε το Past Behavior(PB).

Στο πέμπτο πείραμα προστέθηκε στους παράγοντες πρόβλεψης το Descriptive Norm (DN), κρατώντας ως ανεξάρτητη μεταβλητή την συμπεριφορά (PB), ενώ η ομάδα που εξετάζεται είναι και πάλι η επέμβασης μετά την εκστρατεία.

Στο έκτο και τελευταίο πείραμα η ομάδα είναι πάλι η επέμβασης μετά την εκστρατεία και στους παράγοντες πρόβλεψης συμπεριλαμβάνεται η πρόθεση (I).

Τα αποτελέσματα της γραμμικής παλινδρόμησης για την πρόβλεψη της πρόθεσης και της συμπεριφοράς παρουσιάζονται στα Κεφάλαια 5 και 6.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑΣ

### 4.1 ΠΡΟΩΘΗΤΙΚΑ ΜΕΣΑ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ

Για την επιλογή του κατάλληλου υλικού που χρησίμευσε για την υλοποίηση των τριών εκστρατειών και αποτέλεσε τον κύριο παράγοντα επέμβασης στην ομάδα στόχο, διερευνήθηκαν τα μέσα που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την επίτευξη του στόχου που ήταν η ενημέρωση στα συγκεκριμένα θέματα οδικής ασφάλειας και η αλλαγή της συμπεριφοράς των χρηστών της οδού προς το καλύτερο. Οι άλλοι παράγοντες που λήφθηκαν υπόψη, ήταν ο προϋπολογισμός και ο χρόνος που ήταν διαθέσιμος. Πριν ξεκινήσει η χρήση του υλικού, πραγματοποιήθηκε μια έρευνα ερωτηματολογίων σε ένα μικρό αριθμό ατόμων με τα χαρακτηριστικά της ομάδας στόχου. Σκοπός αυτής της μικρής έρευνας ήταν να εξεταστεί ποιος θα ήταν ο καταλληλότερος τρόπος προσέγγισης των νέων οδηγών και συνεπιβατών για την διεξαγωγή των τριών εκστρατειών. Τα αποτελέσματα αυτών των ερωτηματολογίων έδειξαν πως ο πιο άμεσος τρόπος προσέγγισης των νέων οδηγών και συνεπιβατών είναι οι αφίσες, τα ενημερωτικά φυλλάδια και τα ενημερωτικά σποτ στην τηλεόραση ή στο διαδίκτυο.

#### 4.1.1 ΕΝΤΥΠΟ ΥΛΙΚΟ

Για λόγους περιορισμένου προϋπολογισμού, αποφασίστηκε να μη σχεδιαστεί νέο υλικό για τις εκστρατείες και να αξιοποιηθεί υπάρχον. Επομένως, το επόμενο βήμα ήταν η συλλογή και η επεξεργασία υλικού από προηγούμενες εκστρατείες οδικής ασφάλειας (εκστρατεία “road safety is no accident”, από τους οργανισμούς “The World Bank Global Road Safety Facility” και “World Health Organization”). Επιλέχθηκαν δυο αφίσες με θέμα την κατανάλωση αλκοόλ και οδήγηση, δύο αφίσες με θέμα τη χρήση κράνους και μια αφίσα με θέμα τη χρήση ζώνης. Εκτυπώθηκαν 500 αφίσες σε μέγεθος A3 για κάθε μια από τις 3 εκστρατείες και αναρτήθηκαν αρχικά σε όλο το κτήριο των Πολιτικών Μηχανικών, που αποτελούν την ομάδα στόχο, οι οποίες παρέμειναν μέχρι και την λήξη της εκστρατείας. Δηλαδή οι αφίσες έμειναν τοιχοκολλημένες από τα μέσα Απριλίου μέχρι τα μέσα Μαΐου του 2008. Μετά τη λήξη της εκστρατείας και την συμπλήρωση των ερωτηματολογίων που έγινε τέλη Μαΐου με αρχές Ιουνίου του 2008, έγινε επέκταση του υλικού σε όλο το Πολυτεχνείο με στόχο την ενημέρωση όλων των σπουδαστών σε θέματα οδικής ασφάλειας.

#### 4.1.2 ΗΜΕΡΙΔΑ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Στο πλαίσιο της εφαρμογής των εκστρατειών, στις 14 Μαΐου του 2008 στο τμήμα των Πολιτικών Μηχανικών πραγματοποιήθηκε μια ημερίδα με θέμα την οδική ασφάλεια. Ένα από τα θέματα που παρουσιάστηκε σε αυτήν ήταν οι στόχοι και η μέχρι τότε πρόοδος της διεξαχθείσας έρευνας. Κατά τη διάρκεια της παρουσίασης προβλήθηκε επιπρόσθετο υλικό, όπως τηλεοπτικά ενημερωτικά σποτ από παλιότερες εκστρατείες οδικής ασφάλειας για τη χρήση κράνους και ζώνης και για την αποφυγή κατανάλωσης αλκοόλ κατά τη διάρκεια της οδήγησης. Η ημερίδα περιελάμβανε και παρουσιάσεις άλλων εργασιών για την οδική ασφάλεια. Πιο συγκεκριμένα στην ημερίδα αναπτύχθηκαν τα παρακάτω θέματα :

- Ασφαλής σχεδιασμός οδικής υποδομής – Το ερευνητικό έργο R2R: a European campaign for better road safety engineering.
- Το ερευνητικό έργο CAST (Campaigns and Awareness – raising Strategies in Traffic Safety).
- Σχεδιασμός εκστρατείας οδικής ασφάλειας .
- Συστήματα αξιολόγησης εκστρατείας οδικής ασφάλειας.
- Εκστρατείες οδικής ασφάλειας από το τμήμα Πολιτικών Μηχανικών του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

Την ημερίδα αυτή παρακολούθησαν εξήντα φοιτητές του τμήματος Πολιτικών μηχανικών. Στο τέλος της παρουσίασης στους φοιτητές μοιράστηκαν φυλλάδια για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ από την

εκστρατεία «Bob campaign» (εκστρατεία που έγινε από το Βέλγιο το 1995, σε χώρες όπως το Λουξεμβούργο, η Γαλλία και η Ελλάδα και αποσκοπεί στην ευαισθητοποίηση του κοινού για τους κινδύνους της οδήγησης σε κατάσταση μέθης και θεωρήθηκε ιδιαίτερα επιτυχής όσον αφορά την απήχυσή της) με κύριο μήνυμα «όχι απόψε οδηγώ», ενώ το τέλος της ημερίδας σήμαινε τη λήξη της διαδικασίας επέμβασης στο τμήμα των Πολιτικών μηχανικών που αποτελούσε την ομάδα στόχου.

#### 4.1.3 ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑΣ

Όσον αφορά την απήχηση της τοπικής εκστρατείας, είναι σημαντικό να αναφερθεί το γεγονός ότι παράλληλα με αυτήν τρεις άλλες εθνικές εκστρατείες με θέμα την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ δρούσαν παράλληλα (συγκεκριμένα με την προβολή διαφημιστικών σποτ στην τηλεόραση). Το γεγονός αυτό αυξάνει το ρίσκο λάθους αξιολόγησης της τοπικής εκστρατείας του αλκοόλ, για αυτό και δόθηκε ιδιαίτερη σημασία στις ερωτήσεις «Θυμάστε να έχετε δει ή να έχετε ακούσει κάποια καμπάνια σε σχέση με την οδική ασφάλεια και το αλκοόλ τις τελευταίες δύο εβδομάδες;» και «Μπορείτε να αναφέρετε ή να περιγράψετε την καμπάνια που είδατε ή ακούσατε;» και στα τρία ερωτηματολόγια. Αν το άτομο περιέγραφε μόνο μία από τις τρεις εκστρατείες που ήταν στον αέρα παράλληλα με την τοπική, το ερωτηματολόγιο του θεωρούνταν άκυρο. Με αυτό τον τρόπο έγινε προσπάθεια ελαχιστοποίησης του κινδύνου να προκύψουν λανθασμένα συμπεράσματα.

#### 4.2 ΤΟ ΜΗΝΥΜΑ

Τα μηνύματα των αφισών διαφοροποιήθηκαν ανάλογα με την εκστρατεία (αλκοόλ, ζώνη, κράνος), αλλά είχαν πάντα ως κύριο γνώμονα την ενημέρωση και την αφύπνιση των νέων στα θέματα οδικής ασφάλειας. Οι αφίσες είχαν έντονα χρώματα και νεανικό περιεχόμενο για να προσελκύσουν την προσοχή του κόσμου, καθώς και λογότυπους (slogans) μικρούς, σαφείς χιουμοριστικούς και κατάλληλους για να διαδοθεί το μήνυμα. Τα μηνύματα επικεντρώθηκαν στην ενημέρωση των φοιτητών, για το πόσο επικίνδυνο είναι να οδηγεί κανείς υπό την επήρεια αλκοόλ, ή χωρίς να φορά ζώνη και κράνος ασφαλείας, και στο γεγονός πως όλα αυτά αυξάνουν την πιθανότητα εμπλοκής σε ατύχημα, ακόμα και θανάτου των επιβαινόντων. Όπως φαίνεται και παραπάνω τα μηνύματα είχαν ως εξής:

- «Πολύ αργά για να φορέσεις ζώνη» (εικόνα 4.1)
- «Πολύ αργά για να σταματήσεις να πίνεις» (εικόνα 4.2)
- «Τι είναι πιο ανόητο; Αυτό που είναι στο κεφάλι σου ή ακόμα ένα ποτό στο χέρι σου; Ένα ακόμη μπορεί να είναι πάρα πολύ» (εικόνα 4.3)
- «Πολύ αργά για να φορέσεις κράνος» (εικόνα 4.4)
- «Δεν έχει σημασία το στυλ σου. Μην ξεχνάς! Το κράνος σώζει ζωές.» (εικόνα 4.5)





## Πολύ αργά για να φορέσεις ζώνη

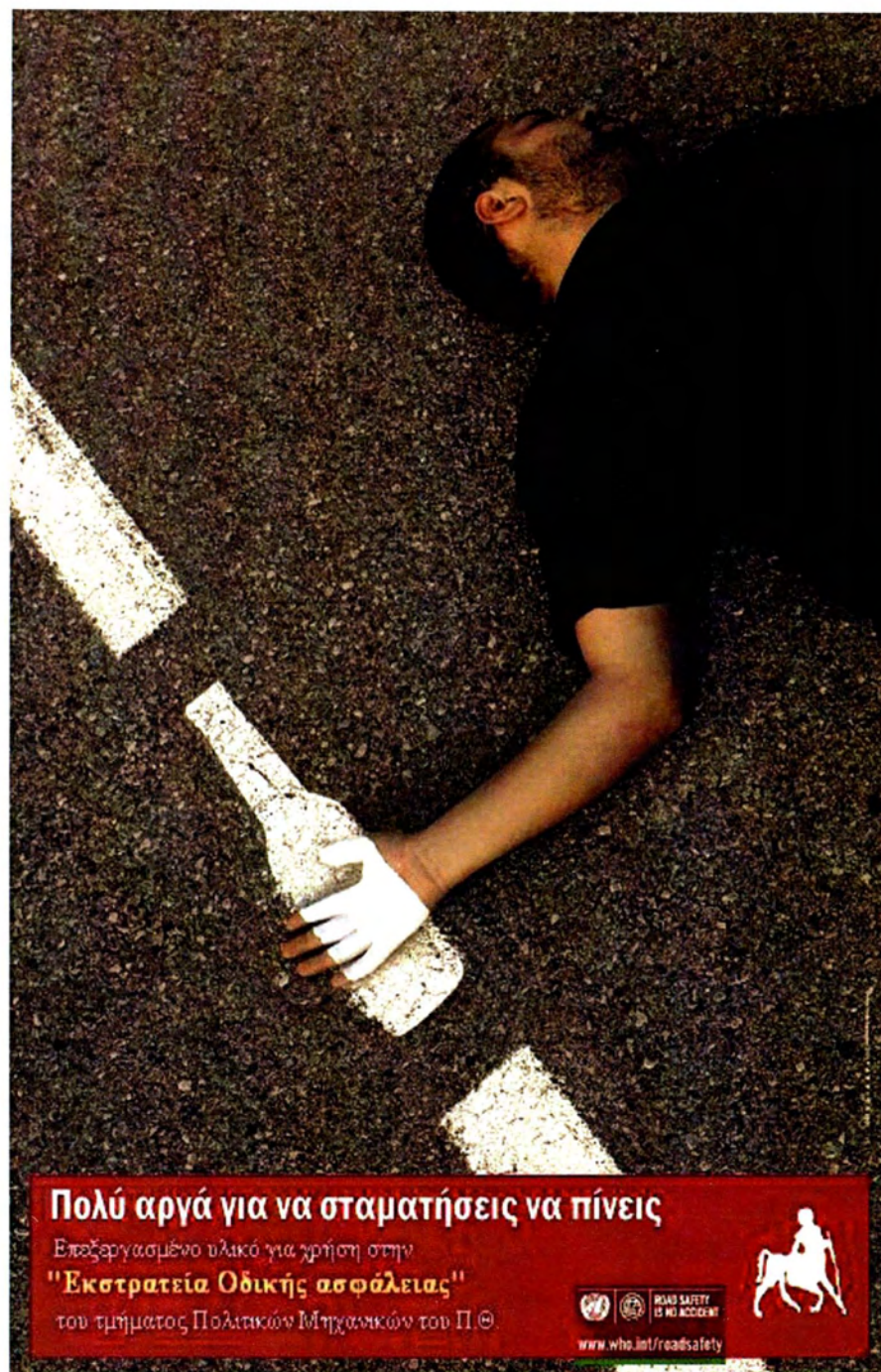
Επαξεργασμένο υλικό για χρήση στην  
"Εκστρατεία Οδικής ασφάλειας"  
του τμήματος Πολιτικών Μηχανικών του Π.Θ.

  ROAD SAFETY  
IS NO ACCIDENT  
[www.who.int/roadsafety](http://www.who.int/roadsafety)

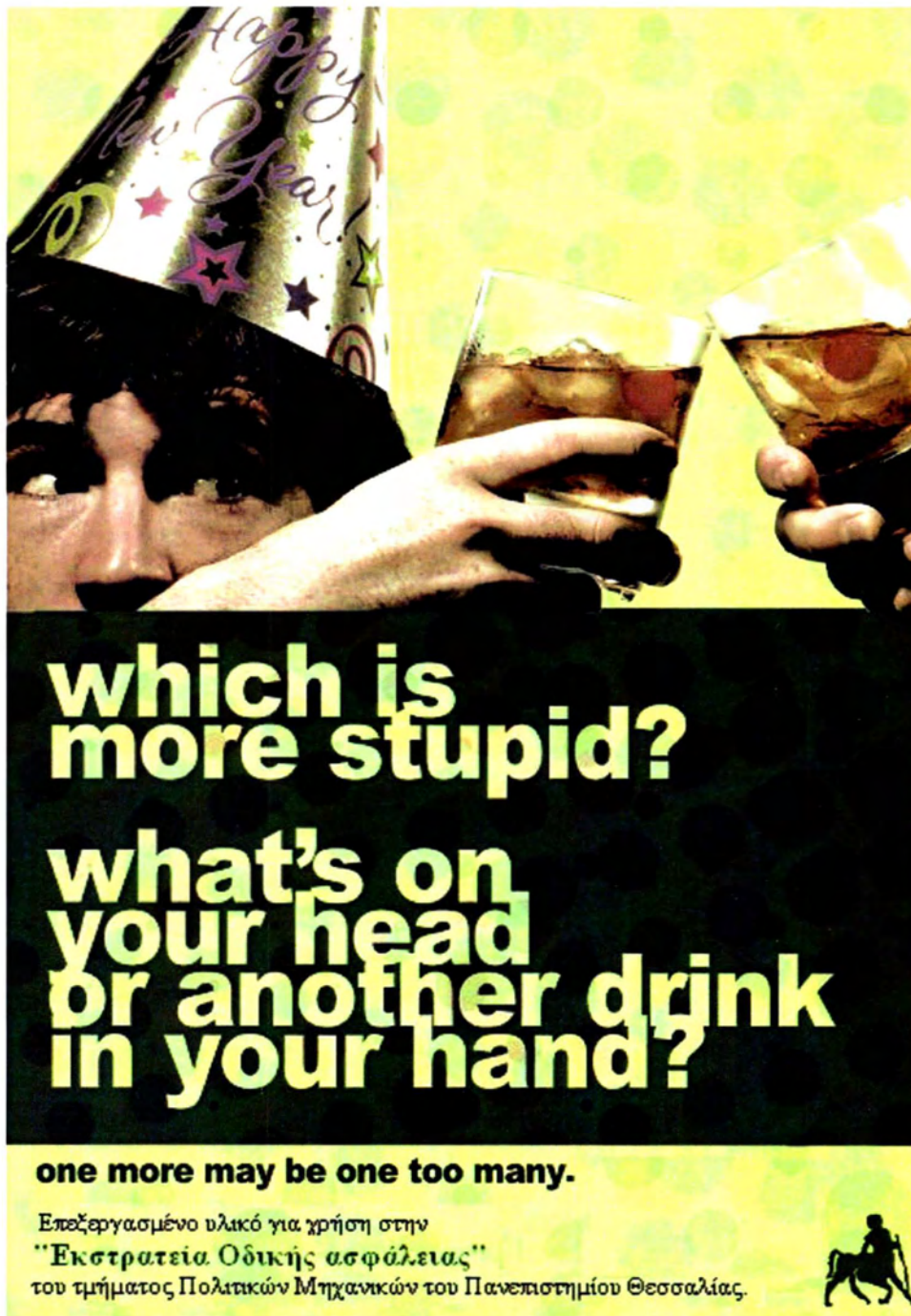


ΕΙΚΟΝΑ 4.1: ΑΦΙΣΑ ΤΗΣ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΖΩΝΗΣ





ΕΙΚΟΝΑ 4.2: ΑΦΙΣΑ ΤΗΣ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΗΓΗΣΗ ΥΠΟ ΤΗΝ ΕΠΗΡΕΙΑ ΑΛΚΟΟΛ



ΕΙΚΟΝΑ 4.3: ΑΦΙΣΑ ΤΗΣ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΗΓΗΣΗ ΥΠΟ ΤΗΝ ΕΠΗΡΕΙΑ ΑΛΚΟΟΛ





## Πολύ αργά για να φορέσεις κράνος

Επεξεργασμένο υλικό για χρήση στην  
"Εκστρατεία Οδικής ασφάλειας"  
του τμήματος Πολιτικών Μηχανικών του Π.Θ.



ΕΙΚΟΝΑ 4.4: ΑΦΙΣΑ ΤΗΣ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΚΡΑΝΟΥΣ



ΕΙΚΟΝΑ 4.5: ΑΦΙΣΑ ΤΗΣ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΚΡΑΝΟΥΣ






### 4.3 ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται συνοπτικά οι ενέργειες που αναλύθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια, καθώς και η χρονική περίοδος που έλαβαν χώρα, στάδια τα οποία ήταν απαραίτητα για την υλοποίηση και την αξιολόγηση της εκστρατείας και προκειμένου να παραχθούν τα συμπεράσματα. Οι μήνες ξεκινούν από τον Οκτώβριο του 2007 και φτάνουν μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2008.

**Πίνακας 4.1** Χρονοδιάγραμμα

	ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ (2007)	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ (2007)	ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ (2007)	ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ (2008)	ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ (2008)	ΜΑΡΤΙΟΣ (2008)	ΑΠΡΙΛΙΟΣ (2008)
ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ							
ΜΕΘΟΔΟΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ							
ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ							
ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ ΠΡΙΝ							
ΣΥΛΛΟΓΗ ΥΛΙΚΟΥ ΓΙΑ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ							

**Πίνακας 4.2** Χρονοδιάγραμμα

	ΑΠΡΙΛΙΟΣ (2008)	ΜΑΙΟΣ (2008)	ΙΟΥΝΙΟΣ (2008)	ΙΟΥΛΙΟΣ (2008)	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ (2008)	ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ (2008)
ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑΣ						
ΠΡΟΒΟΛΗ ΣΠΟΤ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΤΩΝ Π.Μ.						
ΛΗΞΗ ΤΗΣ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΤΩΝ Π.Μ.						
ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ ΜΕΤΑ						
ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑΣ						

Μετά την ολοκλήρωση των σταδίων αυτών, ακολούθησε η επεξεργασία των δεδομένων η οποία ξεκίνησε τον Σεπτέμβριο του 2008 και ολοκληρώθηκε τον Ιανουάριο του 2010.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΑΛΚΟΟΛ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται τα αποτελέσματα που προέκυψαν από την μελέτη και επεξεργασία των ερωτηματολογίων σύμφωνα με τις μεθόδους που αναφέρθηκαν στο κεφάλαιο 3. Περιγράφονται ξεχωριστά τα περιγραφικά αποτελέσματα, η σύγκριση μεταξύ των ομάδων επέμβασης πριν- ελέγχου μετά, ελέγχου πριν- ελέγχου μετά, επέμβασης πριν- ελέγχου πριν. Ακολουθεί η εξέταση του θεωρητικού μοντέλου σχεδιασμένης συμπεριφοράς για κάθε μέθοδο σχεδιασμού ξεχωριστά.

### 5.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Στο υποκεφάλαιο αυτό, συγκεντρώνονται τα περιγραφικά αποτελέσματα της εκστρατείας για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ. Υπάρχουν στοιχεία για τον πληθυσμό, το φύλο και τον χρόνο κατοχής διπλώματος των οδηγών, καθώς επίσης και για την γνώση του ανώτατου επιτρεπτού ορίου κατανάλωσης αλκοόλ. Επίσης παραθέτονται τα αποτελέσματα για την γνώση ύπαρξης τοπικής καμπάνιας οδικής ασφάλειας.

#### 5.1.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΟΜΑΔΩΝ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ

Στους πίνακες 5.1.1, 5.1.2, 5.1.3, 5.1.4, παρατίθενται τα βασικά χαρακτηριστικά του δείγματος, όπως το φύλο, η ηλικία, ο χρόνος κατοχής διπλώματος οδήγησης και η εμπλοκή τους σε ατύχημα στο παρελθόν.

**Πίνακας 5.1.1** Κατηγοριοποίηση των ερωτηθέντων ανάλογα με το φύλο

	ομάδες		συχνότητα	ποσοστό(%)
ΟΔΗΓΟΙ	ομάδα επέμβασης πριν	γυναίκες	4	11,428
		άντρες	31	88,572
	ομάδα ελέγχου πριν	γυναίκες	18	24,657
		άντρες	55	75,343
	ομάδα επέμβασης μετά	γυναίκες	4	22,222
		άντρες	14	77,778
ΣΥΝΕΠΙΒΑΤΕΣ	ομάδα ελέγχου μετά	γυναίκες	16	23,881
		άντρες	51	76,119
	ομάδα επέμβασης πριν	γυναίκες	20	64,516
		άντρες	11	35,484
	ομάδα ελέγχου πριν	γυναίκες	38	62,295
		άντρες	23	37,705
	ομάδα επέμβασης μετά	γυναίκες	22	64,706
		άντρες	12	35,294
	ομάδα ελέγχου μετά	γυναίκες	47	58,025
		άντρες	34	41,975

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΑΛΚΟΟΛ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται τα αποτελέσματα που προέκυψαν από την μελέτη και επεξεργασία των ερωτηματολογίων σύμφωνα με τις μεθόδους που αναφέρθηκαν στο κεφάλαιο 3. Περιγράφονται ξεχωριστά τα περιγραφικά αποτελέσματα, η σύγκριση μεταξύ των ομάδων επέμβασης πριν- ελέγχου μετά, ελέγχου πριν- ελέγχου μετά, επέμβασης πριν- ελέγχου πριν. Ακολουθεί η εξέταση του θεωρητικού μοντέλου σχεδιασμένης συμπεριφοράς για κάθε μέθοδο σχεδιασμού ξεχωριστά.

### 5.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Στο υποκεφάλαιο αυτό, συγκεντρώνονται τα περιγραφικά αποτελέσματα της εκστρατείας για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ. Υπάρχουν στοιχεία για τον πληθυσμό, το φύλο και τον χρόνο κατοχής διπλώματος των οδηγών, καθώς επίσης και για την γνώση του ανώτατου επιτρεπτού ορίου κατανάλωσης αλκοόλ. Επίσης παραθέτονται τα αποτελέσματα για την γνώση ύπαρξης τοπικής καμπάνιας οδικής ασφάλειας.

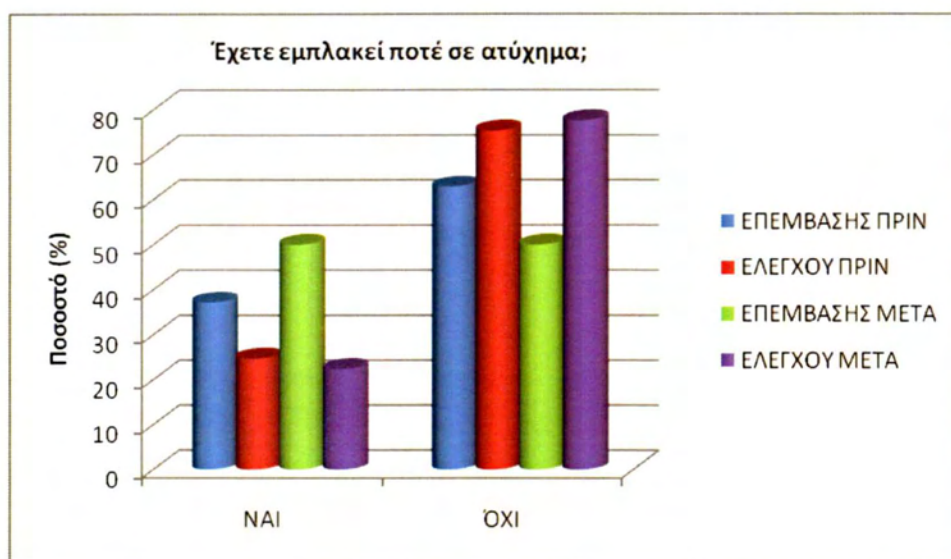
#### 5.1.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΟΜΑΔΩΝ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ

Στους πίνακες 5.1.1, 5.1.2, 5.1.3, 5.1.4, παρατίθενται τα βασικά χαρακτηριστικά του δείγματος, όπως το φύλο, η ηλικία, ο χρόνος κατοχής διπλώματος οδήγησης και η εμπλοκή τους σε ατύχημα στο παρελθόν.

**Πίνακας 5.1.1** Κατηγοριοποίηση των ερωτηθέντων ανάλογα με το φύλο

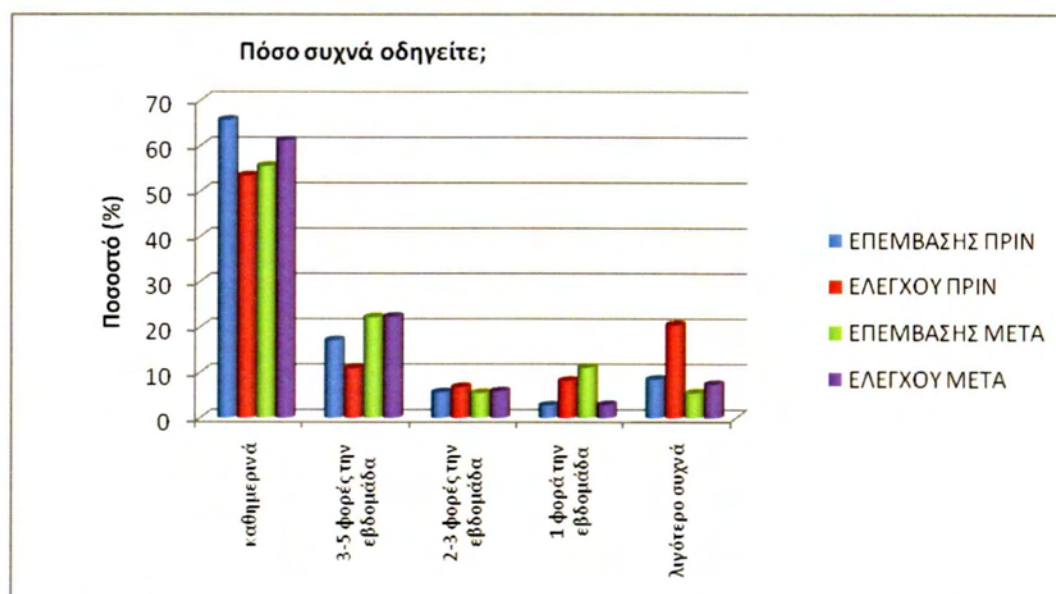
	ομάδες		συχνότητα	ποσοστό(%)
ΟΔΗΓΟΙ	ομάδα επέμβασης πριν	γυναίκες	4	11.428
		άντρες	31	88.572
	ομάδα ελέγχου πριν	γυναίκες	18	24.657
		άντρες	55	75.343
	ομάδα επέμβασης μετά	γυναίκες	4	22.222
		άντρες	14	77.778
ΣΥΝΕΠΙΒΑΤΕΣ	ομάδα ελέγχου μετά	γυναίκες	16	23.881
		άντρες	51	76.119
	ομάδα επέμβασης πριν	γυναίκες	20	64.516
		άντρες	11	35.484
	ομάδα ελέγχου πριν	γυναίκες	38	62.295
		άντρες	23	37.705
	ομάδα επέμβασης μετά	γυναίκες	22	64.706
		άντρες	12	35.294
	ομάδα ελέγχου μετά	γυναίκες	47	58.025
		άντρες	34	41.975

Στο σχήμα 5.1 παρουσιάζονται ανά ομάδα, το σύνολο των απαντηθέντων που έχουν εμπλακεί σε ατύχημα σε ποσοστό %.



**Σχήμα 5.1** Εμπλοκή σε ατύχημα

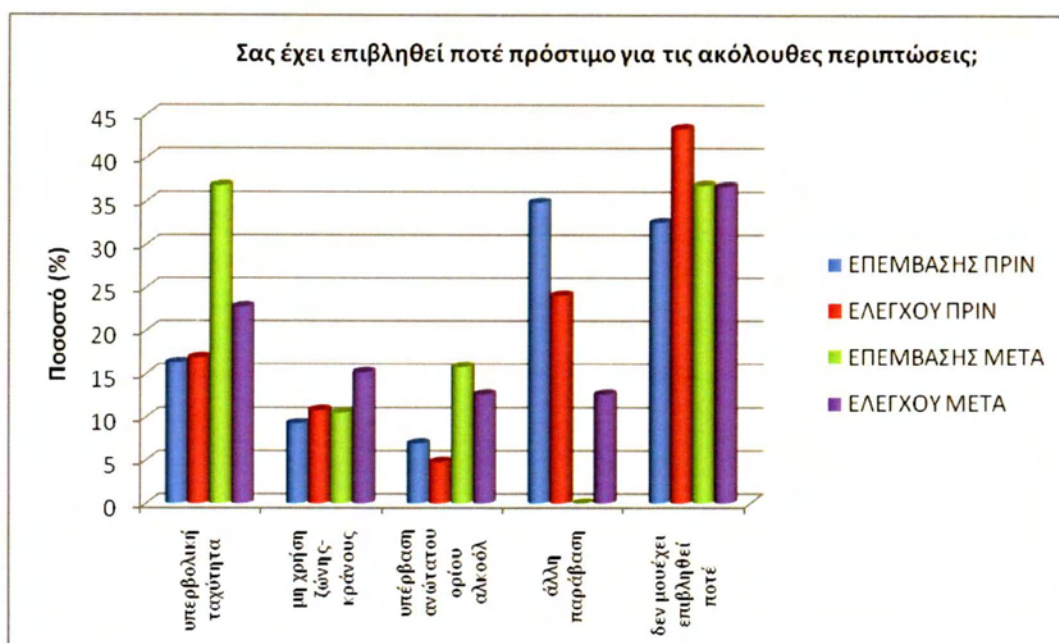
Στο σχήμα 5.2 παρουσιάζεται σε ποσοστό % ,η συχνότητα της οδήγησης των απαντηθέντων οδηγών.



**Σχήμα 5.2** Συχνότητα οδήγησης



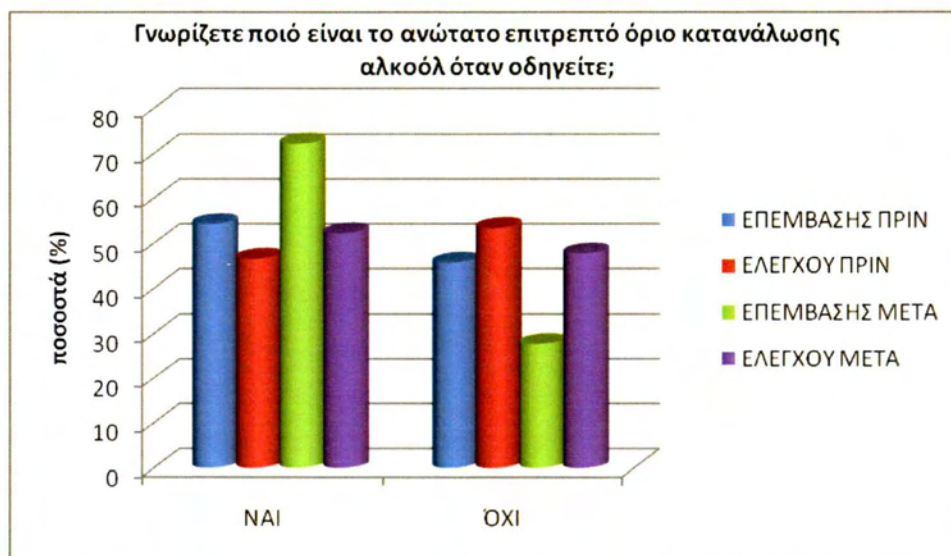
Στο σχήμα 5.3 παρουσιάζεται σε ποσοστό %, το σύνολο των οδηγών στους οποίους έχει επιβληθεί πρόστιμο στο παρελθόν.



**Σχήμα 5.3** Επιβολή προστίμου

### 5.1.2 ΓΝΩΣΗ ΑΝΩΤΑΤΟΥ ΕΠΙΤΡΕΠΤΟΥ ΟΡΙΟΥ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ ΑΛΚΟΟΛ

Ακολουθούν τα αποτελέσματα για την γνώση του ανώτατου επιτρεπτού ορίου κατανάλωσης αλκοόλ κατά τη διάρκεια της οδήγησης και ότι αυτό ισοδυναμεί με ένα ποτό.

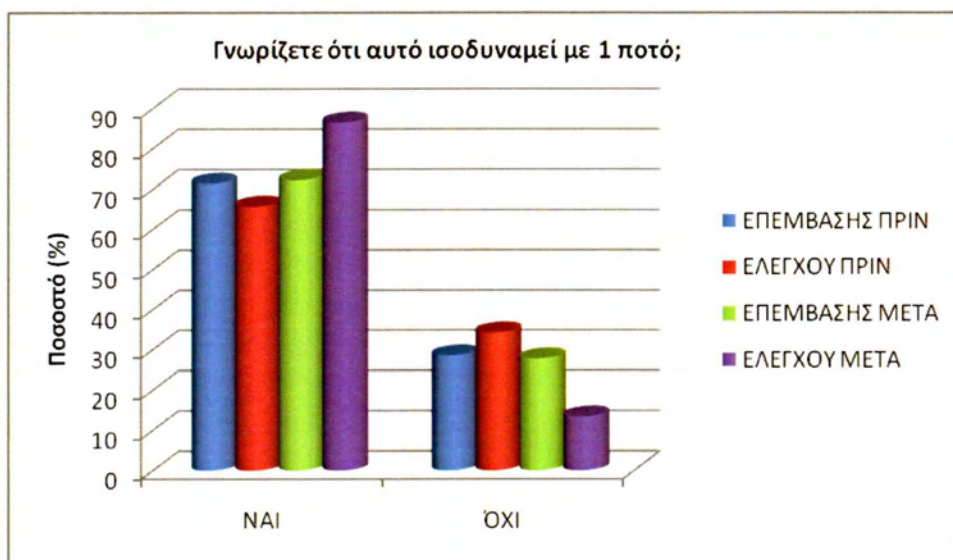


**Σχήμα 5.4** Γνώση ανώτατου επιτρεπτού ορίου αλκοόλ κατά τη διάρκεια της οδήγησης

Στην ομάδα επέμβασης μετά την εκστρατεία, παρατηρείται αύξηση γνώσης της ανώτατης ποσότητας του επιτρεπτού ορίου κατανάλωσης αλκοόλ(της τάξης του 20%), ενώ οι απαντήσεις της ομάδας ελέγχου πριν



και μετά την εκστρατεία κινούνται περίπου στα ίδια επίπεδα (από τη στιγμή που δεν είχαν ενημερωθεί μέσω της εκστρατείας).

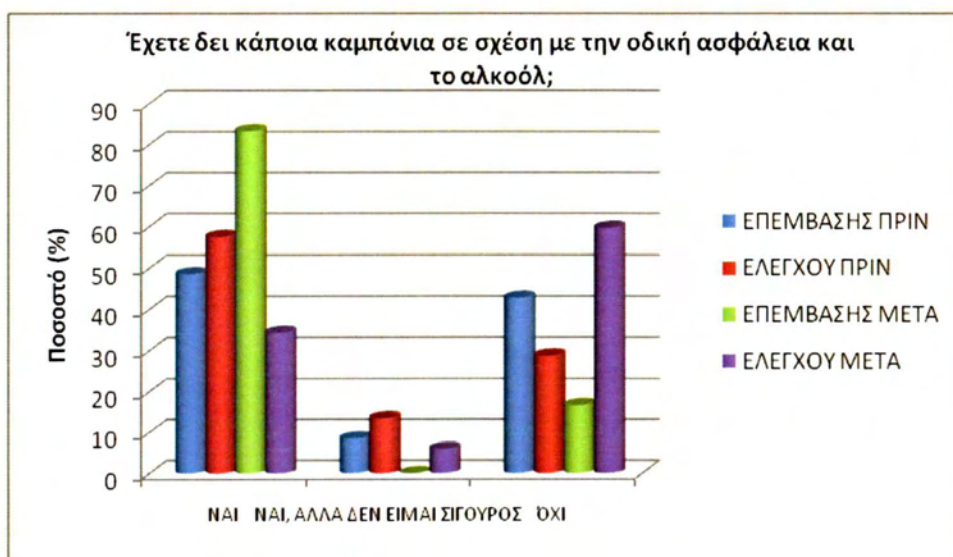


**Σχήμα 5.5** Γνώση ότι το ανώτατο επιτρεπτό όριο κατανάλωσης αλκοόλ κατά τη διάρκεια της οδήγησης, ισοδυναμεί με ένα ποτό

Όλες οι ομάδες φαίνεται να γνωρίζουν ότι το ανώτατο επιτρεπτό όριο κατανάλωσης αλκοόλ, ισοδυναμεί με ένα ποτό από πριν την εφαρμογή της εκστρατείας, παρόλα αυτά, παρατηρείται μια μικρή αύξηση της γνώσης στις ομάδες μετά την εκστρατεία.

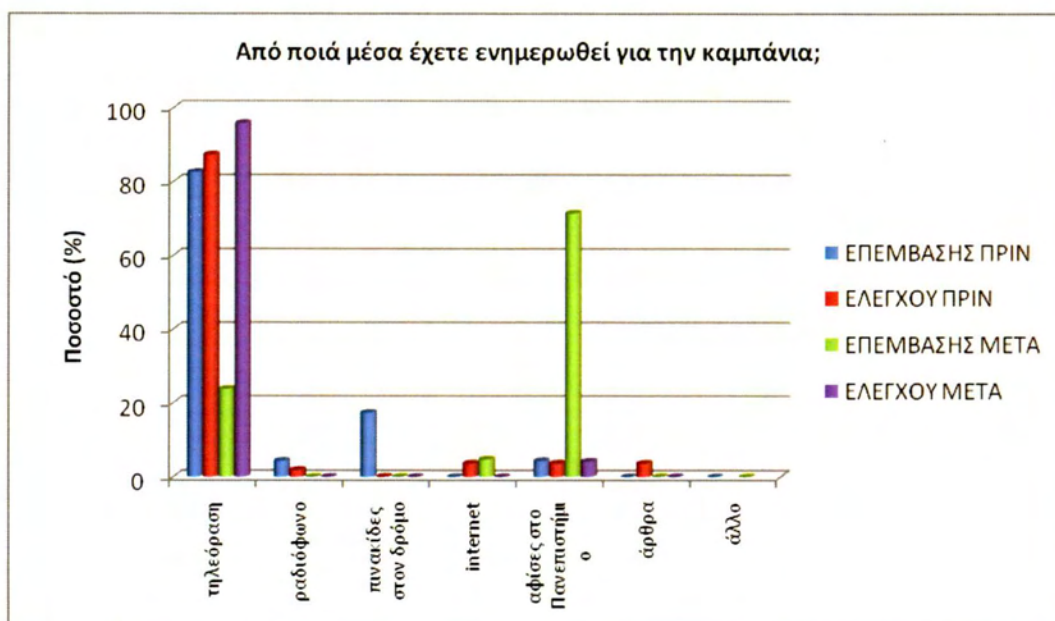
### 5.1.3 ΓΝΩΣΗ ΥΠΑΡΞΗΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ακολουθούν τα αποτελέσματα για την γνώση ύπαρξης τοπικής καμπάνιας οδικής ασφάλειας καθώς και τα μέσα από τα οποία υπήρξε ενημέρωση για την καμπάνια αυτή.



**Σχήμα 5.6** Γνώση ύπαρξης τοπικής καμπάνιας για την οδική ασφάλεια

Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι το 78,85% της ομάδας επέμβασης μετά, είδε την καμπάνια οδικής ασφάλειας. Οι ομάδες που είδαν την εκστρατεία ερωτήθηκαν και για τη γνώμη τους όσον αφορά την καμπάνια αυτή απαντώντας σε κλίμακα από το 1 έως το 7 (με το 1 να αντιπροσωπεύει την απάντηση «καθόλου» και το 7 «πάρα πολύ» ) και ο μέσος όρος των απαντήσεων ήταν 5,64, αποτέλεσμα που θεωρείται θετικό για την απήχηση της εκστρατείας.

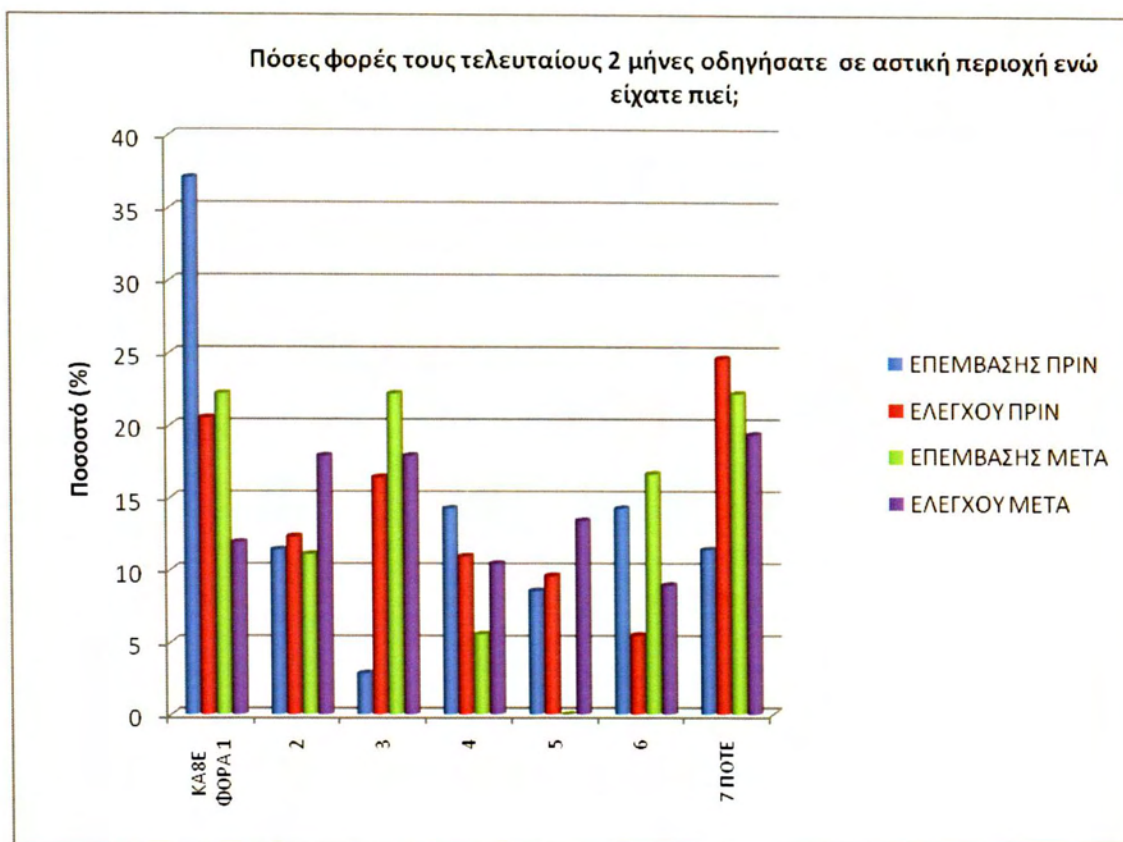


**Σχήμα 5.7** Μέσο ενημέρωσης καμπάνιας οδικής ασφάλειας

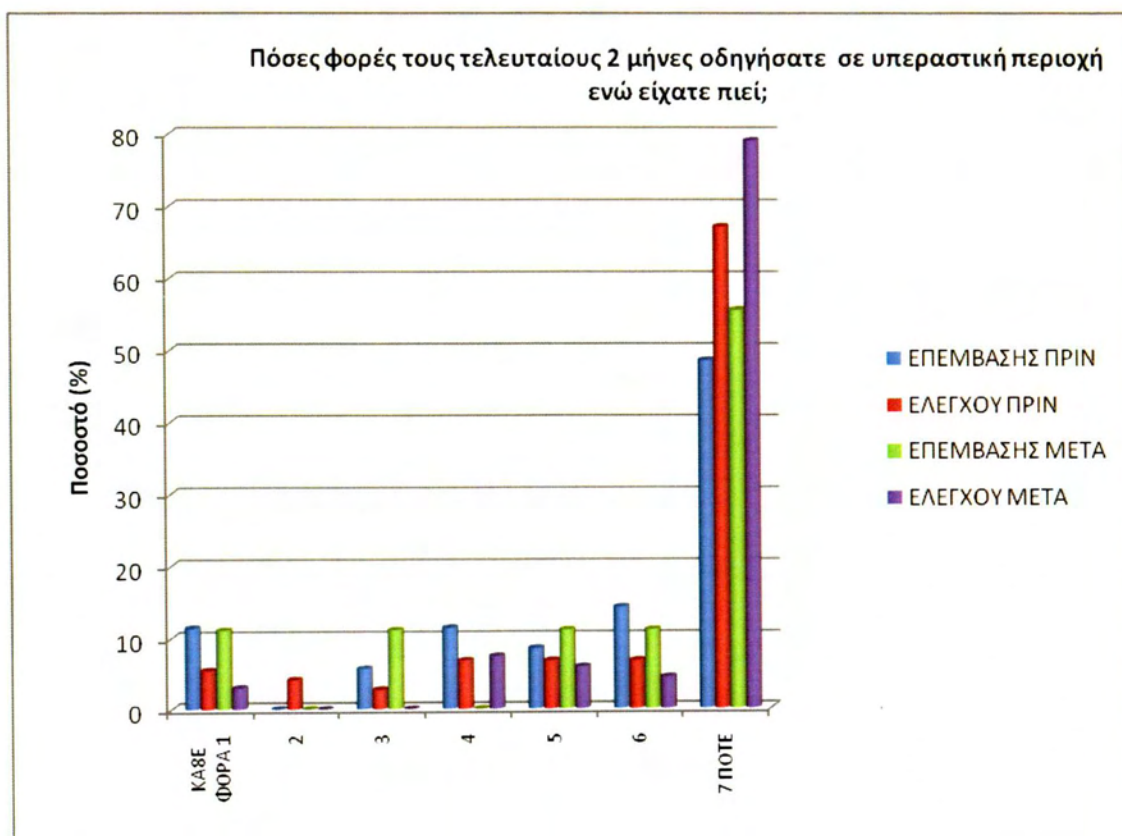
Παρατηρείται ότι ενώ οι ομάδες επέμβασης πριν, ελέγχου πριν και μετά την εκστρατεία έχουν ενημερωθεί από την τηλεόραση για κάποια εκστρατεία οδικής ασφάλειας, η ομάδα επέμβασης μετά, κατά ένα μεγάλο ποσοστό, ενημερώθηκε από τις αφίσες του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, γεγονός που καταδεικνύει ότι η απήχηση της τοπικής καμπάνιας, ήταν αρκετά μεγάλη στην ομάδα στόχου.

#### 5.1.4 ΟΔΗΓΗΣΗ ΥΠΟ ΤΗΝ ΕΠΗΡΕΙΑ ΑΛΚΟΟΛ

Στα σχήματα 5.8 και 5.9 φαίνονται οι απαντήσεις των οδηγών για την συχνότητα οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ τους τελευταίους δύο μήνες σε αστική και υπεραστική περιοχή.



Σχήμα 5.8 Συχνότητα οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ σε αστική περιοχή



Σχήμα 5.9 Συχνότητα οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ σε υπεραστική περιοχή



Φαίνεται ξεκάθαρα ότι η πλειοψηφία των συμμετεχόντων, δεν οδηγούν υπό την επήρεια αλκοόλ σε υπεραστική οδό, ενώ αντίθετα, σε αστική οδό οι απαντήσεις τους ποικίλλουν. Στην ομάδα επέμβασης μετά φαίνεται να υπάρχει μια πολύ μικρή μείωση στη συχνότητα οδήγησης ενώ έχουν καταναλώσει τουλάχιστον ένα ποτό. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι αρκετοί είναι οι οδηγοί (ανεξαρτήτως σε ποια ομάδα ανήκουν) που οδηγούν κάθε φορά ενώ έχουν πιεί σε αστική περιοχή.

## **5.2 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ**

Στο υποκεφάλαιο αυτό, μέσω των αποτελεσμάτων t-test και p-value, γίνεται η σύγκριση των αποτελεσμάτων των διαφόρων συνδυασμών ομάδων που αναφέρονται στο Κεφάλαιο 3. Μέσω των συγκρίσεων αυτών, εξετάζεται η υπόθεση που έγινε στην αρχή της έρευνας, ότι δηλαδή οι ομάδες επέμβασης και ελέγχου δεν έχουν διαφορές μεταξύ τους κι ότι οποιαδήποτε αλλαγή επισημανθεί μετά την εφαρμογή της εκστρατείας, θα οφείλεται μόνο στην επέμβαση αυτή. Η εξέταση αυτή γίνεται στους ακόλουθους συνδυασμούς ομάδων: επέμβασης πριν - επέμβασης μετά, επέμβασης πριν – ελέγχου πριν, ελέγχου πριν – ελέγχου μετά.

### **5.2.1 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ**

Στον πίνακα 5.2.1, γίνεται η σύγκριση των μετρήσεων πριν και μετά την εκστρατεία για την ομάδα επέμβασης των οδηγών, ενώ στον πίνακα 5.2.2 γίνεται η αντίστοιχη παρουσίαση για τους συνεπιβάτες. Παρουσιάζεται ο πληθυσμός των ομάδων, ο μέσος όρος, η τυπική απόκλιση, καθώς και τα αποτελέσματα του t-test, p-value και Cohen d για κάθε ερώτηση (ο Cohen d, 1988, δείχνει ουσιαστικά το μέγεθος επίδρασης δηλαδή τη διαφορά μεταξύ των μέσων όρων διαιρεμένη με την τυπική απόκλιση). Όπως αναφέρεται και στο κεφάλαιο 3, εφόσον το επίπεδο εμπιστοσύνης έχει οριστεί στο 95%, εάν το p – value υπολογιστεί μεγαλύτερο από 0,05, σημαίνει ότι η υπόθεση που έγινε ότι δηλαδή δεν υπάρχει στατιστική διαφορά μεταξύ των δύο ομάδων, είναι σωστή.

**Πίνακας 5.2.1 Σύγκριση αποτελεσμάτων για τις ομάδες επέμβασης πριν και μετά την εκστρατεία (οδηγοί)**

Ομάδα επέμβασης πριν και ομάδα επέμβασης μετά – Οδηγοί							
Επίπεδο εμπιστοσύνης 95%, Βαθμοί ελευθερίας, df=51							
ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	Ομάδες	N-πληθυσμός	Μέσος Όρος	Τυπική Απόκλιση	t-value	p-value	d
Γνωρίζοντας ότι το ανώτατο επιτρεπτό οριο κατανάλωσης αλκοόλ είναι 0.25 ml ,σας βρίσκει σύμφωνο; (BB1)	Επέμβασης «πριν»	35	4.49	2.23	-0.56	0.578	-0.16
	Επέμβασης «μετά»	18	4.83	1.95			
Πόσο συμφωνείτε με τις παρακάτω προτάσεις; α. Εφόσον έχω πειί επιλέγω να μην οδηγησω (BB2)	Επέμβασης «πριν»	35	3.8	2.5	-1.622	0.111	-0.49
	Επέμβασης «μετά»	18	4.89	1.88			
Πόσο συμφωνείτε με τις παρακάτω προτάσεις; δ. Το να οδηγώ ενώ έχω πειί, θα αυξησει την πιθανότητα να εμπλακώ σε ατύχημα. (BB4)	Επέμβασης «πριν»	35	5.63	2	-1.434	0.157	-0.44
	Επέμβασης «μετά»	18	6.39	1.42			
Πόσο συμφωνείτε με τις παρακάτω προτάσεις; ε. Το να οδηγώ ενώ έχω πειί, θα αυξησει την πιθανότητα να μου επιβληθεί πρόστιμο. (BB5)	Επέμβασης «πριν»	35	6.03	1.65	-0.857	0.395	-0.27
	Επέμβασης «μετά»	18	6.39	0.92			
Πόσες φορές τους τελευταίους δυο μήνες οδηγήσατε, ενώ είχατε πειί τουλάχιστον ένα ποτό, σε νυχτερινή έξοδο με την παρέα σας; α. Σε αστική περιοχή (PAST BEHAVIOUR1)	Επέμβασης «πριν»	35	3.34	2.29	-0.813	0.42	-0.24
	Επέμβασης «μετά»	18	3.89	2.37			
Πόσες φορές τους τελευταίους δυο μήνες οδηγήσατε, ενώ είχατε πειί τουλάχιστον ένα ποτό, σε νυχτερινή έξοδο με την παρέα σας; β. Σε υπεραστική περιοχή (PAST BEHAVIOUR2)	Επέμβασης «πριν»	35	5.43	2.05	-0.211	0.834	-0.06
	Επέμβασης «μετά»	18	5.56	2.12			
Πόσες φορές τους τελευταίους δυο μήνες οδηγήσατε, ενώ είχατε πειί τουλάχιστον ένα ποτό, σε νυχτερινή έξοδο με την παρέα σας; γ. Σε γνωστή διαδρομή. (PAST BEHAVIOUR3)	Επέμβασης «πριν»	35	3.14	2.34	-0.945	0.349	-0.28
	Επέμβασης «μετά»	18	3.78	2.26			
Πόσες φορές τους τελευταίους δυο μήνες οδηγήσατε, ενώ είχατε πειί τουλάχιστον ένα ποτό, σε νυχτερινή έξοδο με την παρέα σας; δ. Σε άγνωστη διαδρομή. (PAST BEHAVIOUR4)	Επέμβασης «πριν»	35	5	2.17	0	1	0
	Επέμβασης «μετά»	18	5	2.57			
Πόσες φορές τους τελευταίους δυο μήνες οδηγήσατε, ενώ είχατε πειί τουλάχιστον ένα ποτό, σε νυχτερινή έξοδο με την παρέα σας; ε. Σε κοντινή απόσταση (PAST BEHAVIOUR5)	Επέμβασης «πριν»	35	2.94	2.26	-0.765	0.448	-0.22
	Επέμβασης «μετά»	18	3.44	2.25			
Πόσες φορές τους τελευταίους δυο μήνες οδηγήσατε, ενώ είχατε πειί τουλάχιστον ένα ποτό, σε νυχτερινή έξοδο με την παρέα σας; στ. Σε μακρινή απόσταση (PAST BEHAVIOUR6)	Επέμβασης «πριν»	35	4.9	2.27	-0.285	0.777	-0.08
	Επέμβασης «μετά»	18	5.1	2.59			
Πόσο συμφωνείτε με τις παρακάτω προτάσεις; β. Παρόλο που έχω πειί μπορώ να οδηγήσω με ασφάλεια. (BB3)	Επέμβασης «πριν»	35	4.29	2.15	0.013	0.99	0.005
	Επέμβασης «μετά»	18	4.28	1.87			
Κάτω από ποιές συνθήκες βρίσκετε πιθανό να οδηγήσετε; α. Όταν δεν λειτουργούν οι δημοσιες συγκοινωνίες.(CB1)	Επέμβασης «πριν»	35	3.57	2.57	-0.277	0.783	-0.06
	Επέμβασης «μετά»	18	3.78	2.56			



ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	Ομάδες	N- πληθυσμός	Μέσος Όρος	Τυπική Απόκλιση	t-value	p-value	d
Κάτω από ποιές συνθήκες βρίσκετε πιθανό να οδηγήσετε; β. Όταν έχω υποσχεθεί να επιστρέψω κάποιον σπίτι. (CB2)	Επέμβασης «πριν»	35	3.01	2.1	0.193	0.848	0.04
	Επέμβασης «μετά»	18	2.94	1.83			
Κάτω από ποιές συνθήκες βρίσκετε πιθανό να οδηγήσετε; γ. Όταν χρειάζομαι το αυτοκίνητο την επόμενη μέρα. (CB3)	Επέμβασης «πριν»	35	2.49	1.95	0.804	0.425	0.24
	Επέμβασης «μετά»	18	2.06	1.63			
Κάτω από ποιές συνθήκες βρίσκετε πιθανό να οδηγήσετε; δ. Όταν επιστρέφω αργά το βράδυ. (CB4)	Επέμβασης «πριν»	35	3.26	2.38	-0.194	0.847	-0.06
	Επέμβασης «μετά»	18	3.39	2.25			
Πόσο συμφωνείτε με τις παρακάτω προτάσεις; γ. Αν οι συνεπιβάτες θεωρούν ότι δεν είμαι ικανός να οδηγήσω, επιλέγω να μην οδηγήσω (NB)	Επέμβασης «πριν»	35	5.06	2.32	-0.085	0.933	-0.02
	Επέμβασης «μετά»	18	5.11	1.94			
Πόσο θα σας έπειθαν να μην οδηγήσετε ενώ έχετε πει, τα παρακάτω μέτρα; α. Περισσότεροι έλεγχοι. (O1)	Επέμβασης «πριν»	35	5.37	2.18	-0.117	0.907	-0.033
	Επέμβασης «μετά»	18	5.44	2.06			
Πόσο θα σας έπειθαν να μην οδηγήσετε ενώ έχετε πει, τα παρακάτω μέτρα; β. Υψηλότερα πρόστιμα. (O2)	Επέμβασης «πριν»	35	5.46	2.23	-0.674	0.503	-0.19
	Επέμβασης «μετά»	18	5.89	2.17			
Πόσο θα σας έπειθαν να μην οδηγήσετε ενώ έχετε πει, τα παρακάτω μέτρα; γ. Δυσάρεστο βίωμα σε εσάς ή το στενό σας περιβάλλον (O3)	Επέμβασης «πριν»	35	5.89	1.71	-1.416	0.163	-0.44
	Επέμβασης «μετά»	18	6.5	0.92			
Πόσο θα σας έπειθαν να μην οδηγήσετε ενώ έχετε πει, τα παρακάτω μέτρα; δ. Καμπάνιες οδικής ασφάλειας στα media. (O4)	Επέμβασης «πριν»	35	3.71	1.96	0.081	0.936	0.02
	Επέμβασης «μετά»	18	3.67	2.14			
Πόσο θα σας έπειθαν να μην οδηγήσετε ενώ έχετε πει, τα παρακάτω μέτρα; ε. Βίντεο από crash test. (O5)	Επέμβασης «πριν»	35	3.71	2.28	0.973	0.335	0.29
	Επέμβασης «μετά»	18	3.11	1.81			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; α. Οι φίλοι μου δέχονται να οδηγήσω ενώ έχω πει τουλάχιστον ένα ποτό, γυρίζοντας από μια βραδινή έξοδο (DN1)	Επέμβασης «πριν»	35	2.31	1.86	-1.701	0.095	-0.49
	Επέμβασης «μετά»	18	3.22	1.8			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; β. Οι φίλοι μου οδηγούν ενώ έχουν πει τουλάχιστον ένα ποτό μετά από βραδινή τους έξοδο. (DN2)	Επέμβασης «πριν»	35	2.2	1.84	0.064	0.9	0.017
	Επέμβασης «μετά»	18	2.17	1.65			
Πόσο πιθανό βρίσκετε, να οδηγήσετε ενώ έχετε πει τουλάχιστον ένα ποτό τον επόμενο μήνα; (Intention)	Επέμβασης «πριν»	35	2.89	2.27	-0.612	0.54	-0.18
	Επέμβασης «μετά»	18	3.28	2.08			

Σημείωση: Στην στήλη που αναγράφονται τα p- value, όσες τιμές φέρουν το σύμβολο (\*) σημαίνει ότι το p είναι μικρότερο του 0,05, δηλαδή ότι δεν υπάρχει σημαντική στατιστική διαφορά στις ομάδες που συγκρίνονται.

**Πίνακας 5.2.2 Σύγκριση αποτελεσμάτων για τις ομάδες επέμβασης πριν και μετά την εκστρατεία (συνεπιβάτες)**

Ομάδα επέμβασης πριν και ομάδα επέμβασης μετά – Συνεπιβάτες							
Επίπεδο εμπιστοσύνης 95%, Βαθμοί ελευθερίας, df=63							
ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	Ομάδες	N- πληθυσμός	Μέσος Όρος	Τυπική Απόκλιση	t-value	p- value	d
Γνωρίζοντας ότι το ανώτατο επιτρεπτό όριο κατανάλωσης αλκοόλ είναι 0.25 ml ,σας βρίσκει σύμφωνο;(BB)	Επέμβασης «πριν»	31	4.03	1.68	-1,898	0.062	-0.35
	Επέμβασης «μετά»	34	4.6	1.58			
Είστε σε βραδινή έξοδο με την παρέα σας. Ο οδηγός της παρέας έχει πιεί τουλάχιστον ένα ποτό. Ποσο ασφαλής αισθανέστε να σας γυρίσει σπίτι; (Risk)	Επέμβασης «πριν»	31	3.56	1.71	-2,539	0.014*	-0.44
	Επέμβασης «μετά»	34	4.27	1.47			
Είστε σε βραδινή έξοδο με την παρέα σας. Ο οδηγός της παρέας έχει πιεί τουλάχιστον ένα ποτό. Θα τον αποτρέψετε να οδηγήσει; (Intention 1)	Επέμβασης «πριν»	31	4.48	1.88	-0,917	0.363	0.1
	Επέμβασης «μετά»	34	4.28	1.84			
Είστε σε βραδινή έξοδο με την παρέα σας. Ο οδηγός που θα σας γυρίσει σπίτι έχει διάθεση να πιεί τουλάχιστον ένα ποτό. Τον αποτρέπετε;(Intention 2)	Επέμβασης «πριν»	31	2.94	1.93	-2,042	0.045*	-0.56
	Επέμβασης «μετά»	34	3.96	1.65			

Τα αποτελέσματα της σύγκρισης των ομάδων επέμβασης πριν και μετά την εκστρατεία για σχεδόν όλες τις μεταβλητές (BB, NB, CB, DN, PB, Intention), δείχνουν ότι δεν υπάρχει σημαντική στατιστική διαφορά μεταξύ τους. Παρόλο που παρατηρείται αύξηση των μέσων όρων της ομάδα επέμβασης μετά σε σχέση με την ομάδα επέμβασης πριν την εκστρατεία, η στατιστική σύγκριση αυτών έδειξε ότι δεν υπάρχουν διαφορές μεταξύ τους. Το αποτέλεσμα αυτό, δεν σημαίνει απαραίτητα ότι η εκστρατεία δεν επηρέασε την ομάδα στόχου, αλλά ότι από πριν την επέμβαση οι απαντήσεις του κοινού ήταν θετικές όσον αφορά την οδική ασφάλεια.

Όσον αφορά τους συνεπιβάτες, φαίνεται ότι έχουν λιγότερη συνείδηση του κινδύνου της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ. Παρόλα αυτά υπάρχει αύξηση του μέσου όρου των απαντήσεων στην ερώτηση αν θα απέτρεπαν τον οδηγό να οδηγήσει αφού έχει πιεί τουλάχιστον ένα ποτό. Επίσης φαίνεται ότι μετά την εκστρατεία, θα ένιωθαν λιγότερο ασφαλείς να τους γυρίσει σπίτι ένας οδηγός που έχει πιεί.

## 5.2.2 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ

Παρουσιάζονται στους πίνακες 5.2.3 και 5.2.4 τα αποτελέσματα της σύγκρισης μεταξύ των ομάδων ελέγχου πριν και μετά την επέμβαση για τους οδηγούς και τους συνεπιβάτες αντίστοιχα. Η υπόθεση είναι και πάλι ότι οι δύο ομάδες είναι ίδιες πριν και μετά την επέμβαση. Το επίπεδο εμπιστοσύνης είναι 95 % και παρουσιάζεται ο πληθυσμός των ομάδων, ο μέσος όρος, η τυπική απόκλιση, καθώς και οι αριθμοί t, p, d για κάθε ερώτηση.

Πίνακας 5.2.3 Σύγκριση αποτελεσμάτων για τις ομάδες ελέγχου πριν και μετά την εκστρατεία (οδηγοί)

Ομάδα ελέγχου πριν και ομάδα ελέγχου μετά – Οδηγοί							
Επίπεδο εμπιστοσύνης 95%, Βαθμοί ελευθερίας, df=138							
ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	Ομάδες	N-πληθυσμός	Μέσος Όρος	Τυπική Απόκλιση	t-value	p-value	d
Γνωρίζοντας ότι το ανώτατο επιτρεπτό όριο κατανάλωσης αλκοόλ είναι 0,25 ml ,σας βρίσκει σύμφωνο; (BB1)	Ελέγχου «πριν»	73	3.88	2.4	-0.245	0,8	-0,04
	Ελέγχου «μετά»	67	3.97	2.08			
Πόσο συμφωνείτε με τις παρακάτω προτάσεις; α. Εφόσον έχω πειί επιλέγω να μην οδηγήσω (BB2)	Ελέγχου «πριν»	73	4.67	2.21	-0.173	0,86	-0.029
	Ελέγχου «μετά»	67	4.73	1.86			
Πόσο συμφωνείτε με τις παρακάτω προτάσεις; δ. Το να οδηγώ ενώ έχω πειί, θα αυξήσει την πιθανότητα να εμπλακώ σε ατύχημα. (BB4)	Ελέγχου «πριν»	73	5.95	1.39	0.693	0,5	0,12
	Ελέγχου «μετά»	67	5.79	1.23			
Πόσο συμφωνείτε με τις παρακάτω προτάσεις; ε. Το να οδηγώ ενώ έχω πειί, θα αυξήσει την πιθανότητα να μου επιβληθεί πρόστιμο. (BB5)	Ελέγχου «πριν»	73	5.9	1.48	1,15	0,25	1,19
	Ελέγχου «μετά»	67	5.63	1.39			
Πόσες φορές τους τελευταίους δύο μήνες οδηγήσατε, ενώ είχατε πειί τουλάχιστον ένα ποτό, σε νυχτερινή έξοδο με την παρέα σας; α. Σε αστική περιοχή (PAST BEHAVIOUR1)	Ελέγχου «πριν»	73	3.92	2.26	-0.224	0,823	-0.037
	Ελέγχου «μετά»	67	4	2.07			
Πόσες φορές τους τελευταίους δύο μήνες οδηγήσατε, ενώ είχατε πειί τουλάχιστον ένα ποτό, σε νυχτερινή έξοδο με την παρέα σας; β. Σε υπεραστική περιοχή (PAST BEHAVIOUR2)	Ελέγχου «πριν»	73	5.95	1.82	-1,799	0,074	-0.302
	Ελέγχου «μετά»	67	6.43	1.32			
Πόσες φορές τους τελευταίους δύο μήνες οδηγήσατε, ενώ είχατε πειί τουλάχιστον ένα ποτό, σε νυχτερινή έξοδο με την παρέα σας; γ. Σε γνωστή διαδρομή. (PAST BEHAVIOUR3)	Ελέγχου «πριν»	73	3.66	2.35	-0.197	0,844	0,0317
	Ελέγχου «μετά»	67	3.73	2.06			
Πόσες φορές τους τελευταίους δύο μήνες οδηγήσατε, ενώ είχατε πειί τουλάχιστον ένα ποτό, σε νυχτερινή έξοδο με την παρέα σας; δ. Σε αγνωστή διαδρομή. (PAST BEHAVIOUR4)	Ελέγχου «πριν»	73	5.75	1.85	-0.375	0,708	0,0681
	Ελέγχου «μετά»	67	5.87	1.67			
Πόσες φορές τους τελευταίους δύο μήνες οδηγήσατε, ενώ είχατε πειί τουλάχιστον ένα ποτό, σε νυχτερινή έξοδο με την παρέα σας; ε. Σε κοντινή απόσταση (PAST BEHAVIOUR5)	Ελέγχου «πριν»	73	3.63	2.37	-0,11	0,913	-0,018
	Ελέγχου «μετά»	67	3.67	2.08			
Πόσες φορές τους τελευταίους δύο μήνες οδηγήσατε, ενώ είχατε πειί τουλάχιστον ένα ποτό, σε νυχτερινή έξοδο με την παρέα σας; στ. Σε μακρινή απόσταση (PAST BEHAVIOUR6)	Ελέγχου «πριν»	73	6.04	1.69	-0.282	0,778	-0,048
	Ελέγχου «μετά»	67	6.12	1.59			
Πόσο συμφωνείτε με τις παρακάτω προτάσεις; β. Παρόλο που έχω πειί μπορώ να οδηγήσω με ασφάλεια. (BB3)	Ελέγχου «πριν»	73	4.22	2.1	-0.856	0,394	-0,146
	Ελέγχου «μετά»	67	4.51	1.86			
Κατω από ποιές συνθήκες βρίσκετε πιθανό να οδηγήσετε; α. Όταν δεν λειτουργούν οι δημόσιες συγκοινωνίες.(CB1)	Ελέγχου «πριν»	73	3.97	2.52	0,114	0,91	0,0163
	Ελέγχου «μετά»	67	3.93	2.38			
Κατω από ποιές συνθήκες βρίσκετε πιθανό να οδηγήσετε; β. Όταν έχω υποσχεθεί να επιστρέψω καποιον σπιτι (CB2)	Ελέγχου «πριν»	73	3.51	2.39	-0.548	0,584	-0,093
	Ελέγχου «μετά»	67	3.72	2.11			

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	Ομάδες	N- πληθυσμός	Μέσος Όρος	Τυπική Απόκλιση	t-value	p-value	d
Κάτω από ποιές συνθήκες βρίσκετε πιθανό να οδηγήσετε; γ. Όταν χρειάζομαι το αυτοκίνητο την επόμενη μέρα. (CB3)	Ελέγχου «πριν	73	3.14	2.31	1,021	0,309	0,171
	Ελέγχου «μετά»	67	2.77	2.02			
Κάτω από ποιές συνθήκες βρίσκετε πιθανό να οδηγήσετε; δ. Όταν επιστρέφω αργά το βράδυ. (CB4)	Ελέγχου «πριν	73	3.79	2.34	0,273	0,785	0,04
	Ελέγχου «μετά»	67	3.69	2.31			
Πόσο συμφωνείτε με τις παρακάτω προτάσεις; γ. Αν οι συνεπιβάτες θεωρούν ότι δεν είμαι ικανός να οδηγήσω, επιλέγω να μην οδηγήσω (NB)	Ελέγχου «πριν	73	4.88	2.2	-1,3129	0,26	-0,19
	Ελέγχου «μετά»	67	5.27	1.88			
Πόσο θα σας έπειθαν να μην οδηγήσετε ενώ έχετε πιεί, τα παρακάτω μέτρα; α. Περισσότεροι έλεγχοι. (O1)	Ελέγχου «πριν	73	5.43	1.79	-0,485	0,6	-0,008
	Ελέγχου «μετά»	67	5.57	1.68			
Πόσο θα σας έπειθαν να μην οδηγήσετε ενώ έχετε πιεί, τα παρακάτω μέτρα; β. Υψηλότερα πρόστιμα. (O2)	Ελέγχου «πριν	73	5.73	1.89	-0,572	0,57	-0,09
	Ελέγχου «μετά»	67	5.9	1.58			
Πόσο θα σας έπειθαν να μην οδηγήσετε ενώ έχετε πιεί, τα παρακάτω μέτρα; γ. Δυσάρεστο βίωμα σε εσάς ή το στενό σας περιβάλλον (O3)	Ελέγχου «πριν	73	5.62	1.85	2,014	0,05*	-0,34
	Ελέγχου «μετά»	67	6.16	1.29			
Πόσο θα σας έπειθαν να μην οδηγήσετε ενώ έχετε πιεί, τα παρακάτω μέτρα; δ. Καμπάνιες οδικής ασφάλειας στα media. (O4)	Ελέγχου «πριν	73	3.23	1.81	0,236	0,81	0,04
	Ελέγχου «μετά»	67	3.16	1.62			
Πόσο θα σας έπειθαν να μην οδηγήσετε ενώ έχετε πιεί, τα παρακάτω μέτρα; ε. Βίντεο από crash test. (O5)	Ελέγχου «πριν	73	3.26	1.95	2,826	0,005*	0,48
	Ελέγχου «μετά»	67	2.42	1.53			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; α. Οι φίλοι μου δέχονται να οδηγήσω ενώ έχω πιεί τουλάχιστον ένα ποτό, γυρίζοντας από μία βραδινή έξοδο (DN1)	Ελέγχου «πριν	73	2.11	1.4	-1,066	0,288	-0,18
	Ελέγχου «μετά»	67	2.39	1.69			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; β. Οι φίλοι μου οδηγούν ενώ έχουν πιεί τουλάχιστον ένα ποτό μετά από βραδινή τους έξοδο. (DN2)	Ελέγχου «πριν	73	1.96	1.41	0,403	0,688	0,066
	Ελέγχου «μετά»	67	1.87	1.32			
Πόσο πιθανό βρίσκετε, να οδηγήσετε ενώ έχετε πιεί τουλάχιστον ένα ποτό τον επόμενο μήνα; (Intention)	Ελέγχου «πριν	73	3.01	2.15	-0,047	0,963	-0,009
	Ελέγχου «μετά»	67	3.03	1.91			

**Πίνακας 5.2.4 Σύγκριση αποτελεσμάτων για τις ομάδες ελέγχου πριν και μετά την εκστρατεία (συνεπιβάτες)**

Ομάδα ελέγχου πριν και ομάδα ελέγχου μετά – Συνεπιβάτες Επίπεδο εμπιστοσύνης 95%, Βαθμοί ελευθερίας df=140							
ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	Ομάδες	N- πληθυσμός	Μέσος Όρος	Τυπική Απόκλιση	t-value	p- value	d
Γνωρίζοντας ότι το ανώτατο επιτρεπτό όριο κατανάλωσης αλκοόλ είναι 0.25 ml ,σας βρίσκει σύμφωνο;(BB)	Ελεγχου «πριν»	61	4.44	2	-1.008	0.315	-0.17
	Ελεγχου «μετά»	81	4.77	1.8			
Είστε σε βραδινή έξοδο με την παρέα σας. Ο οδηγός της παρέας έχει πιεί τουλάχιστον ένα ποτό. Ποσο ασφαλής αισθάνεστε να σας γυρίσει σπίτι; (Risk)	Ελεγχου «πριν»	61	3.74	1.55	-1.047	0.297	-0.17
	Ελεγχου «μετά»	81	4.02	1.62			
Είστε σε βραδινή έξοδο με την παρέα σας. Ο οδηγός της παρέας έχει πιεί τουλάχιστον ένα ποτό. Θα τον αποτρέψετε να οδηγήσει; (Intention 1)	Ελεγχου «πριν»	61	3.64	2.03	0.386	0.7	0.064
	Ελεγχου «μετά»	81	3.52	1.7			
Είστε σε βραδινή έξοδο με την παρέα σας. Ο οδηγός που θα σας γυρίσει σπίτι έχει διάθεση να πιεί τουλάχιστον ένα ποτό. Τον αποτρέπετε;(Intention 2)	Ελεγχου «πριν»	61	3.75	2.15	0.573	0.568	0.09
	Ελεγχου «μετά»	81	3.57	1.72			

Τα αποτελέσματα της σύγκρισης των ομάδων ελέγχου πριν και μετά την εκστρατεία, δείχνουν επίσης ότι δεν παρατηρείται σημαντική στατιστική διαφορά μεταξύ τους. Το γεγονός αυτό, επισημαίνει ουσιαστικά ότι από τη στιγμή που η ομάδα ελέγχου δεν είδε την εκστρατεία, είναι λογικό να μην παρατηρούνται διαφορές στις πριν και στις μετά μετρήσεις. Μόνο τις ερωτήσεις για αρνητική επιρροή στο στενό περιβάλλον και στις εικόνες από crash test (δοκιμή πρόσκρουσης, η οποία εκτελείται προκειμένου να εξασφαλίζονται ασφαλή πρότυπα σχεδιασμού με αντοχή στις συγκρούσεις για τα αυτοκίνητα), φαίνεται να υπάρχει μια σημαντική στατιστική διαφορά μεταξύ των μετρήσεων πριν και μετά την εκστρατεία.

Όσον αφορά τους συνεπιβάτες, δεν παρατηρήθηκε ούτε σε αυτή την ομάδα, στατιστική διαφορά στους παράγοντες μεταξύ των ομάδων ελέγχου πριν και ελέγχου μετά την εκστρατεία. Επίσης φαίνεται ότι οι μέσοι όροι των απαντήσεων στις πριν και μετά μετρήσεις, είναι περίπου οι ίδιοι. Συνολικά φαίνεται ότι οποιαδήποτε διαφορά είναι τυχαία αφού δεν είναι συστηματική και δεν αφορά μόνο τη μία ομάδα.

### 5.2.3 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ

Στους πίνακες 5.2.5 και 5.2.6, παρατίθενται τα αποτελέσματα της σύγκρισης μεταξύ των ομάδων επέμβασης και ελέγχου πριν την εκστρατεία για τους οδηγούς και τους συνεπιβάτες αντίστοιχα.



**Πίνακας 5.2.5 Σύγκριση αποτελεσμάτων για τις ομάδες επέμβασης πριν και ελέγχου πριν την εκστρατεία (οδηγοί)**

Ομάδα επέμβασης πριν και ομάδα ελέγχου πριν – Οδηγοί							
Επίπεδο εμπιστοσύνης 95%, Βαθμοί ελευθερίας, df=106							
ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	Ομάδες	N-πληθυσμός	Μέσος Όρος	Τυπική Απόκλιση	t-value	p-value	d
Γνωρίζοντας ότι το ανώτατο επιτρεπτό όριο κατανάλωσης αλκοόλ είναι 0.25 ml .σας βρίσκει σύμφωνο; (BB1)	Επέμβασης «πριν»	35	4.49	2.23	1,261	0,21	0,26
	Ελέγχου «πριν»	73	3.88	2,4			
Πόσο συμφωνείτε με τις παρακάτω προτάσεις; α. Εφόσον έχω πιεί επιλεγω να μην οδηγήσω (BB2)	Επέμβασης «πριν»	35	3,8	2,5	-1,838	0,068*	-0,37
	Ελέγχου «πριν»	73	4,67	2,21			
Πόσο συμφωνείτε με τις παρακάτω προτάσεις; δ. Το να οδηγώ ενώ έχω πιεί, θα αυξήσει την πιθανότητα να εμπλακώ σε ατύχημα. (BB4)	Επέμβασης «πριν»	35	5,63	2	-0,955	0,342	-0,18
	Ελέγχου «πριν»	73	5,95	1,39			
Πόσο συμφωνείτε με τις παρακάτω προτάσεις; ε. Το να οδηγώ ενώ έχω πιεί, θα αυξήσει την πιθανότητα να μου επιβληθεί πρόστιμο. (BB5)	Επέμβασης «πριν»	35	6,03	1,65	0,393	0,695	0,08
	Ελέγχου «πριν»	73	5,9	1,48			
Πόσες φορές τους τελευταίους δύο μήνες οδηγήσατε, ενώ είχατε πιεί τουλάχιστον ένα ποτό, σε νυχτερινή έξοδο με την παρέα σας; α. Σε αστική περιοχή (PAST BEHAVIOUR1)	Επέμβασης «πριν»	35	3,34	2,29	-1,233	0,22	-0,255
	Ελέγχου «πριν»	73	3,92	2,26			
Πόσες φορές τους τελευταίους δύο μήνες οδηγήσατε, ενώ είχατε πιεί τουλάχιστον ένα ποτό, σε νυχτερινή έξοδο με την παρέα σας; β. Σε υπεραστική περιοχή (PAST BEHAVIOUR2)	Επέμβασης «πριν»	35	5,43	2,05	-1,323	0,189	-0,263
	Ελέγχου «πριν»	73	5,94	1,82			
Πόσες φορές τους τελευταίους δύο μήνες οδηγήσατε, ενώ είχατε πιεί τουλάχιστον ένα ποτό, σε νυχτερινή έξοδο με την παρέα σας; γ. Σε γνωστή διαδρομή. (PAST BEHAVIOUR3)	Επέμβασης «πριν»	35	3,14	2,34	-1,066	0,289	-0,222
	Ελέγχου «πριν»	73	3,66	2,35			
Πόσες φορές τους τελευταίους δύο μήνες οδηγήσατε, ενώ είχατε πιεί τουλάχιστον ένα ποτό, σε νυχτερινή έξοδο με την παρέα σας; δ. Σε άγνωστη διαδρομή. (PAST BEHAVIOUR4)	Επέμβασης «πριν»	35	5	2,17	-1,869	0,064*	-0,372
	Ελέγχου «πριν»	73	5,75	1,85			
Πόσες φορές τους τελευταίους δύο μήνες οδηγήσατε, ενώ είχατε πιεί τουλάχιστον ένα ποτό, σε νυχτερινή έξοδο με την παρέα σας; ε. Σε κοντινή απόσταση (PAST BEHAVIOUR5)	Επέμβασης «πριν»	35	2,94	2,26	-1,433	0,155	-0,298
	Ελέγχου «πριν»	73	3,63	2,37			
Πόσες φορές τους τελευταίους δύο μήνες οδηγήσατε, ενώ είχατε πιεί τουλάχιστον ένα ποτό, σε νυχτερινή έξοδο με την παρέα σας; στ. Σε μακρινή απόσταση (PAST BEHAVIOUR6)	Επέμβασης «πριν»	35	4,91	2,27	-2,896	0,005*	-0,567
	Ελέγχου «πριν»	73	6,04	1,67			
Πόσο συμφωνείτε με τις παρακάτω προτάσεις; β. Παρόλο που έχω πιεί μπορώ να οδηγήσω με ασφάλεια. (BB3)	Επέμβασης «πριν»	35	4,29	2,15	0,153	0,879	0,033
	Ελέγχου «πριν»	73	4,22	2,1			
Κάτω από ποιές συνθήκες βρίσκετε πιθανό να οδηγήσετε; α. Όταν δεν λειτουργούν οι δημόσιες συγκοινωνίες.(CB1)	Επέμβασης «πριν»	35	3,57	2,57	-0,769	0,444	-0,157
	Ελέγχου «πριν»	73	3,97	2,52			
Κάτω από ποιές συνθήκες βρίσκετε πιθανό να οδηγήσετε; β. Όταν έχω υποσχεθεί να επιστρέψω κάποιον σπίτι (CB2)	Επέμβασης «πριν»	35	3,057	2,1	-0,952	0,344	-0,201
	Ελέγχου «πριν»	73	3,51	2,39			

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	Ομάδες	N- πληθυσμός	Μέσος Όρος	Τυπική Απόκλιση	t-value	p-value	d
Κάτω από ποιές συνθήκες βρίσκετε πιθανό να οδηγήσετε; γ. Όταν χρειάζομαι το αυτοκίνητο την επόμενη μέρα. (CB3)	Επέμβασης «πριν»	35	2,49	1,95	-1,442	0,152	-0,304
	Ελέγχου «πριν»	73	3,14	2,31			
Κάτω από ποιές συνθήκες βρίσκετε πιθανό να οδηγήσετε; δ. Όταν επιστρέφω αργά το βράδυ. (CB4)	Επέμβασης «πριν»	35	3,26	2,38	-1,111	0,269	-0,3
	Ελέγχου «πριν»	73	3,79	2,34			
Πόσο συμφωνείτε με τις παρακάτω προτάσεις; γ. Αν οι συνεπιβάτες θεωρούν ότι δεν είμαι ικανός να οδηγήσω, επιλέγω να μην οδηγήσω (NB)	Επέμβασης «πριν»	35	5,06	2,32	0,393	0,695	0,08
	Ελέγχου «πριν»	73	4,88	2,2			
Πόσο θα σας έπειθαν να μην οδηγήσετε ενώ έχετε πιεί, τα παρακάτω μέτρα; α. Περισσότεροι έλεγχοι. (O1)	Επέμβασης «πριν»	35	5,37	2,18	-0,135	0,893	-0,03
	Ελέγχου «πριν»	73	5,43	1,79			
Πόσο θα σας έπειθαν να μην οδηγήσετε ενώ έχετε πιεί, τα παρακάτω μέτρα; β. Υψηλότερα πρόστιμα. (O2)	Επέμβασης «πριν»	35	5,46	2,23	-0,651	0,516	-0,13
	Ελέγχου «πριν»	73	5,73	1,88			
Πόσο θα σας έπειθαν να μην οδηγήσετε ενώ έχετε πιεί, τα παρακάτω μέτρα; γ. Δυσάρεστο βίωμα σε εσάς ή το στενό σας περιβάλλον (O3)	Επέμβασης «πριν»	35	5,89	1,71	-0,724	0,471	0,15
	Ελέγχου «πριν»	73	5,62	1,85			
Πόσο θα σας έπειθαν να μην οδηγήσετε ενώ έχετε πιεί, τα παρακάτω μέτρα; δ. Καμπάνιες οδικής ασφάλειας στα media. (O4)	Επέμβασης «πριν»	35	3,71	1,96	1,26	0,21	0,25
	Ελέγχου «πριν»	73	3,23	1,81			
Πόσο θα σας έπειθαν να μην οδηγήσετε ενώ έχετε πιεί, τα παρακάτω μέτρα; ε. Βίντεο από crash test. (O5)	Επέμβασης «πριν»	35	3,71	2,28	1,07	0,287	0,68
	Ελέγχου «πριν»	73	2,26	1,95			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; α. Οι φίλοι μου δέχονται να οδηγήσω ενώ έχω πιεί τουλάχιστον ένα ποτό, γυρίζοντας από μια βραδινή έξοδο (DN1)	Επέμβασης «πριν»	35	2,31	1,86	0,637	0,525	0,121
	Ελέγχου «πριν»	73	2,11	1,4			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; β. Οι φίλοι μου οδηγούν ενώ έχουν πιεί τουλάχιστον ένα ποτό μετά από βραδινή τους έξοδο. (DN2)	Επέμβασης «πριν»	35	2,2	1,84	0,751	0,454	0,146
	Ελέγχου «πριν»	73	1,96	1,41			
Πόσο πιθανό βρίσκετε, να οδηγήσετε ενώ έχετε πιεί τουλάχιστον ένα ποτό τον επόμενο μήνα; (Intention)	Επέμβασης «πριν»	35	2,89	2,27	-0,284	0,777	-0,054
	Ελέγχου «πριν»	73	3,01	2,15			

**Πίνακας 5.2.6 Σύγκριση αποτελεσμάτων για τις ομάδες επέμβασης πριν και ελέγχου πριν την εκστρατεία (συνεπιβάτες)**

Ομάδα επέμβασης πριν και ομάδα ελέγχου πριν – Συνεπιβάτες							
Επίπεδο εμπιστοσύνης 95%, Βαθμοί ελευθερίας, df=90							
ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	Ομάδες	N-πληθυσμός	Μέσος Όρος	Τυπική Αποκλίση	t-value	p-value	d
Γνωρίζοντας ότι το ανώτατο επιτρεπτό όριο κατανάλωσης αλκοόλ είναι 0,25 ml ,σας βρίσκει σύμφωνο;(BB)	Επέμβασης «πριν»	31	4.03	1.68	-0,978	0,331	-0.22
	Ελέγχου «πριν»	61	4.44	2			
Είστε σε βραδινή έξοδο με την παρέα σας. Ο οδηγός της παρέας έχει πει τουλάχιστον ένα ποτό. Πόσο ασφαλής αισθανεστε να σας γυρίσει σπίτι; (Risk)	Επέμβασης «πριν»	31	3.26	1.71	-1,355	0,179	-0.29
	Ελέγχου «πριν»	61	3.74	1.55			
Είστε σε βραδινή έξοδο με την παρέα σας. Ο οδηγός της παρέας έχει πει τουλάχιστον ένα ποτό. Θα τον αποτρέψετε να οδηγήσει; (Intention 1)	Επέμβασης «πριν»	31	4.48	1.88	-0,356	0,723	0.43
	Ελέγχου «πριν»	61	3.64	2.03			
Είστε σε βραδινή έξοδο με την παρέα σας. Ο οδηγός που θα σας γυρίσει σπίτι έχει διάθεση να πει τουλάχιστον ένα ποτό. Τον αποτρέπετε;(Intention 2)	Επέμβασης «πριν»	31	2.94	1.93	-1,785	0,078	-0.4
	Ελέγχου «πριν»	61	3.75	2.15			

Τα αποτελέσματα των μετρήσεων για τη σύγκριση των ομάδων επέμβασης και ελέγχου πριν την εκστρατεία, έδειξαν ότι δεν υπάρχει σημαντική στατιστική διαφορά μεταξύ των ομάδων. Το γεγονός αυτό είναι θεμιτό, μια και δείχνει ότι οι δύο ομάδες ήταν σχεδόν ομοιογενείς πριν την εφαρμογή της εκστρατείας. Η μόνη σημαντική στατιστική διαφορά φαίνεται στον παράγοντα που μετράει το πόσο συχνά τα άτομα οδήγησαν αφού είχαν πει, σε μακρινή απόσταση, από όπου φαίνεται ότι τα άτομα που ανήκουν στην ομάδα επέμβασης, είχαν λιγότερη πιθανότητα από τα άτομα της ομάδας ελέγχου, να οδηγήσουν.

Στη σύγκριση των ομάδων των συνεπιβατών, δεν παρατηρείται κάποια σημαντική στατιστική διαφορά.

### 5.3 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΓΡΑΜΜΙΚΗΣ ΠΑΛΙΝΔΡΟΜΗΣΗΣ (REGRESSION ANALYSIS)

Στο υποκεφάλαιο αυτό, δίνονται τα αποτελέσματα της γραμμικής παλινδρόμησης των πειραμάτων που αναφέρθηκαν αναλυτικά στο κεφάλαιο 3.3.8.2. Η διαδικασία της γραμμικής παλινδρόμησης για την εκστρατεία για την αποφυγή κατανάλωσης αλκοόλ κατά την διάρκεια της οδήγησης, έγινε μόνο για τους οδηγούς μια και οι ερωτήσεις που αφορούσαν τους επιβάτες ήταν πολύ λίγες και δεν συγκεντρώθηκαν οι απαραίτητοι παράγοντες για την πρόβλεψη της μεταβλητής. Γραμμική παλινδρόμηση έγινε και για τις τρεις μεθόδους σχεδιασμού που επιλέχθηκαν να εφαρμοστούν και τα αποτελέσματα παρουσιάζονται για κάθε μέθοδο ξεχωριστά. Για κάθε μέθοδο σχεδιασμού παρατίθενται τρεις πίνακες. Ο πρώτος περιέχει τα τρία πρώτα πειράματα που εφαρμόστηκαν για την πρόβλεψη της μεταβλητής « πρόθεση» και ο δεύτερος τα τρία τελευταία πειράματα για την πρόβλεψη της συμπεριφοράς, και αναγράφεται σε αυτούς τα  $R^2$  και Adjusted  $R^2$  , καθώς και ο συντελεστής F. Ο τρίτος πίνακας περιλαμβάνει τους συντελεστές (coefficients) των παραγόντων BB, CB, NB, DN, Intention (κεφάλαιο 3).

### 5.3.1 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΙΚΗΣ ΠΑΛΙΝΔΡΟΜΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΕΘΟΔΟ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ “THE 2 GROUP BEFORE-AFTER RANDOMIZED EXPERIMENT”

Ακολουθούν τα αποτελέσματα που αφορούν την πρόβλεψη της πρόθεσης και της συμπεριφοράς με την μέθοδο αξιολόγησης “the 2 group before-after randomized experiment”. Στους πίνακες 5.3.1.1 και 5.3.1.2 παραθέτονται η γραμμική παλινδρόμηση και η αξιοπιστία των έξι πειραμάτων ( $R^2$ , adjusted  $R^2$ , F) που αναλύονται στο κεφάλαιο 3.2.7.2. Στον πίνακα 5.3.1.3 παραθέτονται οι συντελεστές (coefficients) για τους παράγοντες BB, CB, NB, PB, DN, Intention.

**Πίνακας 5.3.1.1** Γραμμική παλινδρόμηση για την πρόβλεψη της πρόθεσης για το αλκοόλ και την οδήγηση, με τη μέθοδο “the 2 group before-after randomized experiment”

Πείραμα	Ομάδα	$R^2$	Adjusted $R^2$	F
1	ΟΔΗΓΟΙ			
	Επέμβασης πριν	0.281	0.212	4.047
	Ελέγχου πριν	0.413	0.369	9.425
	Επέμβασης μετά	0.483	0.372	4.356
	Ελέγχου μετά	0.367	0.337	12.184
	Ελέγχου πριν +	0.394	0.372	17.459
	Ελέγχου μετά			
	Επέμβασης πριν +	0.347	0.315	10.835
	Ελέγχου πριν			
2	ΟΔΗΓΟΙ			
	Επέμβασης πριν	0.419	0.341	5.408
	Ελέγχου πριν	0.468	0.42	9.685
	Επέμβασης μετά	0.711	0.622	8.001
	Ελέγχου μετά	0.440	0.403	12.159
	Ελέγχου πριν +	0.454	0.429	18.414
	Ελέγχου μετά			
	Επέμβασης πριν +	0.434	0.4	12.888
	Ελέγχου πριν			
3	ΟΔΗΓΟΙ			
	Επέμβασης πριν	0.510	0.425	6.026
	Ελέγχου πριν	0.617	0.576	14.988
	Επέμβασης μετά	0.832	0.762	11.877
	Ελέγχου μετά	0.643	0.613	21.934
	Ελέγχου πριν +	0.623	0.603	31.191
	Ελέγχου μετά			
	Επέμβασης πριν +	0.577	0.547	19.472
	Ελέγχου πριν			

**Πίνακας 5.3.1.2** Γραμμική παλινδρόμηση για την πρόβλεψη της συμπεριφοράς για το αλκοόλ και την οδήγηση, με τη μέθοδο “the 2 group before-after randomized experiment”

Πείραμα	Ομάδα	$R^2$	Adjusted $R^2$	F
4	ΟΔΗΓΟΙ			
	Επέμβασης μετά	0.556	0.461	5.852
5	ΟΔΗΓΟΙ			
	Επέμβασης μετά	0.692	0.598	7.311
6	ΟΔΗΓΟΙ			
	Επέμβασης μετά	0.821	0.746	11.002



Πίνακας 5.3.1.3 Συντελεστές , μέθοδος: “the 2 group before-after randomized experiment”

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandardized coefficients		Unstandardized coefficients	t	p
			B	Std. Error	Beta		
1	Επέμβασης πριν	Σταθερά	-0.476	1.662		-0.286	0.777
		BB	0.446	0.313	0.276	1.425	0.164
		CB	-0.164	0.228	-0.115	-0.720	0.477
		NB	0.297	0.187	0.302	1.587	0.123
	Ελέγχου πριν	Σταθερά	-1.622	1.186		-1.367	0.176
		BB1	0	0.168	0	0.01	1
		BB2	0.13	0.139	0.090	0.935	0.353
		BB3	0.479	0.103	0.468	4.650	0*
		CB	0.335	0.122	0.279	2.754	0.008
		NB	0.132	0.105	0.135	1.26	0.212
	Επέμβασης μετά	Σταθερά	-1.021	3.570		-0.286	0.779
		BB2	0.628	0.443	0.277	1.418	0.178
		CB	-0.450	0.297	-0.364	-1.514	0.152
		NB	0.324	0.256	0.301	1.264	0.227
	Ελέγχου μετά	Σταθερά	-3.609	1.333		-2.970	0.004
		BB	0.898	0.193	0.510	4.645	0*
		CB	0.185	0.117	0.162	1.585	0.118
		NB	0.128	0.114	0.127	1.129	0.263
	Ελέγχου πριν+ Ελέγχου μετά	Σταθερά	-1.995	0.816		-2.445	0.016*
		BB1	0.082	0.119	0.053	0.691	0.491
		BB2	0.161	0.098	0.113	1.643	0.103
		BB3	0.463	0.076	0.453	6.128	0*
		CB	0.269	0.083	0.229	3.232	0.002*
		NB	0.125	0.075	0.127	1.678	0.096
	Επέμβασης πριν+ Ελέγχου πριν	Σταθερά	-1.465	0.949		-1.545	0.126
		BB1	0.081	0.129	0.060	0.603	0.529
		BB2	0.103	0.116	0.073	0.890	0.375
		BB3	0.448	0.094	0.433	4.779	0*
		CB	0.197	0.104	0.157	1.898	0.061
		NB	0.157	0.090	0.160	1.735	0.086

Πίνακας 5.3.1.3 (συνέχεια)

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandardized coefficients		Unstandardized coefficients	t	p
			B	Std. Error	Beta		
2	Επέμβασης πριν	Σταθερά	-0.620	1.521		-0.408	0.687
		BB	0.222	0.298	0.137	0.745	0.462
		CB	-0.069	0.212	-0.048	-0.326	0.747
		NB	0.259	0.172	0.264	1.513	0.141
		DN	0.543	0.204	0.414	2.665	0.012
	Ελέγχου πριν	Σταθερά	-2.365	1.173		-2.017	0.048*
		BB1	0.014	0.162	0.009	0.089	0.929
		BB2	0.156	0.134	0.107	1.165	0.248
		BB3	0.470	0.099	0.460	4.762	0*
		CB	0.315	0.117	0.262	2.697	0.009*
		NB	0.068	0.103	0.070	0.663	0.510
		DN	0.452	0.173	0.247	2.619	0.011
	Επέμβασης μετά	Σταθερά	-1.368	2.770		-0.494	0.63
		BB2	0.189	0.37	0.083	0.51	0.619
		CB	-0.065	0.26	-0.053	-0.249	0.807
		NB	0.262	0.2	0.244	1.312	0.212
		DN	0.853	0.266	0.641	3.206	0.007*
	Ελέγχου μετά	Σταθερά	-2.767	0.986		-2.807	0.007*
		BB	0.699	0.196	0.397	3.559	0.001*
		CB	0.17	0.111	0.149	1.534	0.13
		NB	0.111	0.108	0.109	1.025	0.309
		DN	0.424	0.15	0.296	2.831	0.06
	Ελέγχου πριν + Ελέγχου μετά	Σταθερά	-2.283	0.782		-2.92	0.004
		BB1	0.069	0.113	0.045	0.613	0.541
		BB2	0.153	0.093	0.108	1.645	0.102
		BB3	0.42	0.073	0.412	5.77	0*
		CB	0.257	0.079	0.219	3.243	0.001*
		NB	0.079	0.072	0.08	1.088	0.279
		DN	0.417	0.11	0.256	3.799	0*
	Επέμβασης πριν + Ελέγχου πριν	Σταθερά	-1.886	0.894		-2.109	0.037
		BB1	0.042	0.121	0.031	0.345	0.731
		BB2	0.097	0.109	0.068	0.896	0.373
		BB3	0.425	0.088	0.411	4.834	0*
		CB	0.224	0.097	0.178	2.303	0.023
		NB	0.087	0.086	0.089	1.008	0.316
		DN	0.492	0.125	0.31	3.933	0*

Πίνακας 5.3.1.3 (συνέχεια)

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandardized coefficients		Unstandardized coefficients	t	p
			B	Std. Error	Beta		
3	Επέμβασης πριν	Σταθερά	-1.043	1.433		-0.728	0.472
		BB	-0.093	0.198	-0.065	-0.47	0.642
		CB	0.024	0.291	0.015	0.083	0.935
		NB	0.217	0.161	0.221	1.347	0.189
		DN	0.349	0.208	0.266	1.678	0.104
		PB	0.534	0.231	0.39	2.314	0.028
	Ελέγχου πριν	Σταθερά	-2.303	1.002		-2.298	0.025*
		BB1	-0.147	0.142	-0.095	-1.034	0.305
		BB2	0.022	0.117	0.015	0.185	0.854
		BB3	0.364	0.087	0.356	4.19	0*
		CB	0.175	0.104	0.145	1.684	0.097
		NB	0.047	0.088	0.048	0.533	0.596
		DN	0.401	0.148	0.219	2.713	0.09
		PB	0.59	0.117	0.468	5.036	0*
	Επέμβασης μετά	Σταθερά	-2.603	2.24		-1.162	0.268
		BB2	0.085	0.296	0.037	0.287	0.779
		CB	0.188	0.224	0.152	0.841	0.417
		NB	0.184	0.161	0.171	1.143	0.275
		DN	0.441	0.254	0.331	1.738	0.108
		PB	0.591	0.201	0.626	2.936	0.012
	Ελέγχου μετά	Σταθερά	-3.725	0.810		-4.598	0*
		BB	0.387	0.167	0.22	2.320	0.024*
		CB	0.182	0.089	0.16	2.038	0.046*
		NB	-0.007	0.089	-0.007	-0.078	0.938
		DN	0.303	0.122	0.212	2.48	0.016*
		PB	0.694	0.108	0.536	5.886	0*
	Ελέγχου πριν + Ελέγχου μετά	Σταθερά	-2.594	0.653		-3.972	0*
		BB1	-0.082	0.096	-0.053	-0.848	0.398
		BB2	0.04	0.079	0.028	0.51	0.611
		BB3	0.308	0.062	0.302	4.932	0*
		CB	0.184	0.067	0.156	2.749	0.007*
		NB	0.023	0.061	0.023	0.374	0.709
		DN	0.345	0.092	0.212	3.755	0*
		PB	0.620	0.08	0.487	7.705	0*
	Επέμβασης πριν + Ελέγχου πριν	Σταθερά	-1.866	0.777		-2.402	0.018*
		BB1	-0.131	0.109	-0.097	-1.201	0.233
		BB2	-0.005	0.096	-0.003	-0.05	0.96
		BB3	0.334	0.078	0.323	4.285	0*
		CB	0.1	0.087	0.079	1.144	0.255
		NB	0.08	0.075	0.081	1.062	0.291
		DN	0.375	0.11	0.236	3.394	0.001**
		PB	0.585	0.101	0.46	5.817	0*

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandardized coefficients		Unstandardized coefficients	t	p
			B	Std. Error	Beta		
4	Επέμβασης μετά	Σταθερά	2.372	3.502		0.677	0.509
		BB2	0.355	0.435	0.222	1.23	0.239
		CB	-0.742	0.297	-0.568	-2.546	0.023*
		NB	0.183	0.251	0.16	0.727	0.479
5	Επέμβασης μετά	Σταθερά	2.089	3.029		0.69	0.502
		BB2	0.176	0.404	0.073	0.434	0.671
		CB	-0.428	0.284	-0.327	-1.505	0.156
		NB	0.132	0.218	0.116	0.605	0.556
		DN	0.697	0.291	0.495	2.396	0.032
6	Επέμβασης μετά	Σταθερά	3.056	2.427		1.259	0.232
		BB2	0.042	0.324	0.018	0.13	0.899
		CB	-0.382	0.226	-0.292	-1.688	0.117
		NB	-0.053	0.184	-0.047	-0.288	0.778
		DN	0.094	0.309	0.067	0.304	0.766
		Intention	0.707	0.241	0.667	2.936	0.012

Τα αποτελέσματα της εξέτασης του θεωρητικού μοντέλου, έδειξαν ότι η προσθήκη των μεταβλητών Descriptive Norm και Past Behavior στα πειράματα 2 και 3 αντίστοιχα, αυξάνουν τη πιθανότητα πρόβλεψης της μεταβλητής της πρόθεσης (Intention) για όλες τις ομάδες, μια και η αξία του  $R^2$  αυξάνεται. Τα ίδια ακριβώς αποτελέσματα, παρατηρούνται και για τα πειράματα 4, 5 και 6, όπου οι μεταβλητές Descriptive Norm και Intention αυξάνουν κατά πολύ την πρόβλεψη της μεταβλητής της συμπεριφοράς. Τα πειράματα 4,5,6 είναι μεγαλύτερα από τα πειράματα 1, 2, 3. Οι συντελεστές σε όλα τα μοντέλα δεν έχουν σημαντικότητα παρά μόνο σε λίγα.

### 5.3.2 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΙΚΗΣ ΠΑΛΙΝΔΡΟΜΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΕΘΟΔΟ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ “THE SOLOMON 4 GROUP DESIGN”

Ακολουθούν τα αποτελέσματα που αφορούν την πρόβλεψη της πρόθεσης και της συμπεριφοράς για την μέθοδο αξιολόγησης “the Solomon 4 group design”. Στους πίνακες 5.3.2.1 και 5.3.2.2 παραθέτονται η γραμμική παλινδρόμηση και η αξιοπιστία των πειραμάτων ( $R^2$ , adjusted  $R^2$ , F). Στον πίνακα 5.3.2.3 παραθέτονται οι συντελεστές (coefficients) για τους παράγοντες BB, CB, NB, PB, DN, Intention. Η ομάδα επέμβασης 1 και η ομάδα ελέγχου 1, είναι τα άτομα που απάντησαν πριν και μετά την εκστρατεία, ενώ η ομάδα επέμβασης 2 και η ομάδα ελέγχου 2, είναι τα άτομα που απάντησαν μόνο μετά την εκστρατεία. Τα πειράματα 4, 5, 6 που είναι ουσιαστικά μοντέλα πρόβλεψης συμπεριφοράς, για τη μέθοδο “the 2 group before-after randomized experiment” έγιναν μόνο στην ομάδα επέμβασης μετά την εκστρατεία. Στην περίπτωση της μεθόδου “the Solomon 4 group design” τα πειράματα αυτά έγιναν στην ομάδα επέμβασης 2 (δηλαδή στα άτομα που είδαν την εκστρατεία, αλλά απάντησαν μόνο στις μετά μετρήσεις). Έτσι, απομονώνεται και εξετάζεται ο πραγματικός αντίκτυπος της επέμβασης. Στη μέθοδο αυτή δεν γίνεται ανάλυση σε συνδυασμούς ομάδων (επέμβασης πριν + ελέγχου πριν και ελέγχου πριν + ελέγχου μετά) διότι η συγκεκριμένη μέθοδος δεν προβλέπει επεξεργασία δεδομένων πέρα των τεσσάρων ομάδων που αναφέρονται παραπάνω.



**Πίνακας 5.3.2.1** Γραμμική παλινδρόμηση για την πρόβλεψη της πρόθεσης για το αλκοόλ και την οδήγηση, με τη μέθοδο “the Solomon 4 group design”

Πείραμα	Ομάδα	R <sup>2</sup>	Adjusted R <sup>2</sup>	F
1	ΟΔΗΓΟΙ			
	Επέμβασης 1	0.322	0.335	5.312
	Ελέγχου 1	0.403	0.353	9.687
	Επέμβασης 2	0.581	0.544	5.427
	Ελέγχου 2	0.394	0.348	11.465
2	ΟΔΗΓΟΙ			
	Επέμβασης 1	0.467	0.357	5.808
	Ελέγχου 1	0.483	0.401	9.787
	Επέμβασης 2	0.704	0.623	7.954
	Ελέγχου 2	0.458	0.427	11.507
3	ΟΔΗΓΟΙ			
	Επέμβασης 1	0.534	0.482	6.283
	Ελέγχου 1	0.598	0.569	14.927
	Επέμβασης 2	0.826	0.806	12.104
	Ελέγχου 2	0.567	0.574	17.506

**Πίνακας 5.3.2.2** Γραμμική παλινδρόμηση για την πρόβλεψη της συμπεριφοράς για το αλκοόλ και την οδήγηση, με τη μέθοδο “the Solomon 4 group design”

Πείραμα	Ομάδα	R <sup>2</sup>	Adjusted R <sup>2</sup>	F
4	ΟΔΗΓΟΙ			
	Επέμβασης 2	0.657	0.595	6.214
5	ΟΔΗΓΟΙ			
	Επέμβασης 2	0.713	0.674	8.137
6	ΟΔΗΓΟΙ			
	Επέμβασης 2	0.835	0.795	12.513

Πίνακας 5.3.2.3 Συντελεστές, μέθοδος : "the Solomon 4 group design"

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandardized coefficients		Unstandardized coefficients	t	p
			B	Std. Error	Beta		
1	Επέμβασης 1	Σταθερά	-0.524	1.662		-0.286	0.777
		BB1	0.459	0.313	0.276	1.425	0.164
		BB2	0.326	0.216	-0.118	0.854	0.437
		BB3	0.187	0.196	-0.109	0.65	0.523
		CB	-0.179	0.213	-0.143	-0.654	0.433
		NB	0.387	0.174	0.387	1.342	0.154
	Ελέγχου 1	Σταθερά	-1.539	1.287		-1.362	0.186
		BB1	0.101	0.146	0.114	0.092	0.875
		BB2	0.217	0.21	0.12	0.123	0.386
		BB3	0.438	0.159	0.521	4.89	0.065
		CB	0.309	0.109	0.29	2.789	0.104
		NB	0.219	0.132	0.167	1.185	0.268
	Επέμβασης 2	Σταθερά	-1.253	2.987		-0.375	0.89
		BB2	0.726	0.653	0.376	1.543	0.185
		CB	-0.51	0.307	-0.409	-1.568	0.164
		NB	0.289	0.302	0.249	1.129	0.197
	Ελέγχου 2	Σταθερά	-4.65	1.578		-3.473	0.002
		BB	0.93	0.216	0.63	4.183	0.006
		CB	0.274	0.069	0.205	2.363	0.106
		NB	0.153	0.132	0.138	1.963	0.198

Πίνακας 5.3.2.3 (συνέχεια)

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandardized coefficients		Unstandardized coefficients	t	p
			B	Std. Error	Beta		
2	Επέμβασης 1	Σταθερά	-0.712	1.289		-0.397	0.543
		BB1	0.295	0.273	0.193	0.648	0.397
		BB2	0.186	0.156	0.069	0.438	0.475
		BB3	0.067	0.184	0.075	0.387	0.384
		CB	-0.152	0.198	0.097	-0.284	0.654
		NB	0.195	0.126	0.182	1.298	0.096
		DN	0.487	0.175	0.376	2.176	0.008
	Ελέγχου 1	Σταθερά	-1.897	1.365		-2.159	0.053*
		BB1	0.048	0.274	0.018	0.076	0.126
		BB2	0.216	0.096	0.117	1.294	0.218
		BB3	0.549	0.074	0.398	4.527	0.04
		CB	0.298	0.094	0.306	2.784	0.028
		NB	0.109	0.084	0.052	0.732	0.638
		DN	0.594	0.126	0.283	4.856	0.074
	Επέμβασης 2	Σταθερά	-1.421	2.238		-0.523	0.54
		BB2	0.218	0.437	0.074	0.498	0.567
		CB	-0.095	0.309	-0.068	-0.195	0.685
		NB	0.327	0.195	0.185	1.258	0.159
		DN	0.796	0.274	0.543	2.785	0.016
	Ελέγχου 2	Σταθερά	-3.547	0.894		-3.375	0.006*
		BB	0.729	0.253	0.276	3.874	0.004*
		CB	0.294	0.184	0.139	1.438	0.176
		NB	0.094	0.048	0.056	1.126	0.297
		DN	0.373	0.264	0.308	1.747	0.105

Πίνακας 5.3.2.3 (συνέχεια)

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandardized coefficients		Unstandardized coefficients	t	p
			B	Std. Error	Beta		
3	Επέμβασης 1	Σταθερά	-1.176	1.543		-0.856	0.329
		BB1	-0.069	0.096	-0.069	-0.586	0.538
		BB2	-0.184	0.085	-0.074	-0.429	0.593
		BB3	0.069	0.104	-0.102	-0.527	0.632
		CB	-0.038	0.327	0.027	0.063	0.848
		NB	0.375	0.164	0.258	1.219	0.295
		DN	0.276	0.195	0.238	1.896	0.116
		PB	0.598	0.385	0.496	2.678	0.032
	Ελέγχου 1	Σταθερά	-2.583	1.174		-2.371	0.03*
		BB1	-0.174	0.159	-0.173	-1.153	0.285
		BB2	0.073	0.142	0.047	0.206	0.736
		BB3	0.438	0.073	0.442	3.738	0.003*
		CB	0.137	0.094	0.118	1.739	0.115
		NB	0.039	0.072	0.057	0.427	0.649
		DN	0.374	0.173	0.185	2.538	0.104
		PB	0.607	0.152	0.503	5.173	0.002*
	Επέμβασης 2	Σταθερά	-2.739	2.637		-1.284	0.193
		BB2	0.073	0.31	0.029	0.319	0.839
		CB	0.094	0.284	0.219	0.749	0.376
		NB	0.216	0.129	0.253	1.164	0.169
		DN	0.562	0.328	0.438	1.849	0.084
		PB	0.639	0.295	0.732	3.784	0.002*
	Ελέγχου 2	Σταθερά	-3.827	0.810		-4.956	0*
		BB	0.486	0.218	0.32	2.438	0.174*
		CB	0.219	0.127	0.18	1.649	0.053*
		NB	-0.043	0.075	-0.003	-0.064	0.785
		DN	0.274	0.115	0.385	2.794	0.329
		PB	0.798	0.076	0.687	5.995	0*



Πίνακας 5.3.2.3 (συνέχεια)

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandardized coefficients		Unstandardized coefficients	t	p
			B	Std. Error	Beta		
4	Επέμβασης 2	Σταθερά	2.396	3.398		0.748	0.482
		BB2	0.438	0.419	0.196	1.376	0.187
		CB	-0.685	0.312	-0.428	-2.638	0.048*
		NB	0.217	0.306	0.085	0.695	0.416
5	Επέμβασης 2	Σταθερά	2.985	3.859		0.698	0.437
		BB2	0.326	0.348	0.057	0.439	0.201
		CB	-0.438	0.218	-0.329	-1.417	0.186
		NB	0.064	0.174	0.203	0.544	0.639
		DN	0.875	0.276	0.428	2.218	0.042
6	Επέμβασης 2	Σταθερά	3.848	3.874		1.437	0.263
		BB2	0.276	0.316	0.053	0.142	0.227
		CB	-0.385	0.216	-0.274	-1.537	0.156
		NB	-0.003	0.185	-0.127	-0.05	0.801
		DN	0.738	0.243	0.396	0.274	0.037
		Intention	0.884	0.276	0.689	2.845	0.012

Τα αποτελέσματα της εξέτασης του θεωρητικού μοντέλου, για τη μέθοδο σχεδιασμού "the Solomon 4 group design", έδειξαν ότι η προσθήκη των μεταβλητών Descriptive Norm και Past Behavior στα πειράματα 2 και 3 αντίστοιχα, αυξάνουν κατά πολύ τη πιθανότητα πρόβλεψης της μεταβλητής της πρόθεσης για όλες τις ομάδες, μια και η αξία του  $R^2$  αυξάνεται. Τα ίδια ακριβώς αποτελέσματα, παρατηρούνται και για τα πειράματα 4, 5 και 6, όπου οι μεταβλητές Descriptive Norm και Intention αυξάνουν κατά πολύ την πρόβλεψη της μεταβλητής της συμπεριφοράς.

### 5.3.3 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΙΚΗΣ ΠΑΛΙΝΔΡΟΜΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΕΘΟΔΟ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ "THE SEPARATE PRE – POST SAMPLES DESIGN"

Ακολουθούν τα αποτελέσματα που αφορούν την πρόβλεψη της πρόθεσης και της συμπεριφοράς για την μέθοδο αξιολόγησης "the separate pre – post samples design". Στους πίνακες 5.3.3.1 και 5.3.3.2 παραθέτονται η γραμμική παλινδρόμηση και η αξιοπιστία των πειραμάτων ( $R^2$ , adjusted  $R^2$ , F). Στον πίνακα 5.3.3.3 παραθέτονται οι συντελεστές (coefficients) για τους παράγοντες BB, CB, NB, PB, DN, Intention. Η ομάδα επέμβασης 1 και η ομάδα ελέγχου 1, είναι τα άτομα που απάντησαν μόνο πριν την εκστρατεία, ενώ η ομάδα επέμβασης 2 και η ομάδα ελέγχου 2, είναι τα άτομα που απάντησαν μόνο μετά την εκστρατεία. Τα πειράματα 4, 5, 6, εφαρμόζονται στην ομάδα επέμβασης 2, δηλαδή στα άτομα που είδαν την εκστρατεία και απάντησαν μόνο στις μετά μετρήσεις. Στη μέθοδο αυτή δεν γίνεται ανάλυση σε συνδυασμούς ομάδων (επέμβασης πριν + ελέγχου πριν και ελέγχου πριν + ελέγχου μετά) διότι η συγκεκριμένη μέθοδος δεν προβλέπει επεξεργασία δεδομένων πέρα των τεσσάρων ομάδων που αναφέρονται παραπάνω.

**Πίνακας 5.3.3.1** Γραμμική παλινδρόμηση για την πρόβλεψη της πρόθεσης για το αλκοόλ και την οδήγηση, με τη μέθοδο “the separate pre – post samples design”

Πείραμα	Ομάδα	R <sup>2</sup>	Adjusted R <sup>2</sup>	F
1	ΟΔΗΓΟΙ			
	Επέμβασης 1	0.267	0.226	5.687
	Ελέγχου 1	0.378	0.331	8.956
	Επέμβασης 2	0.581	0.544	5.427
	Ελέγχου 2	0.394	0.348	11.465
2	ΟΔΗΓΟΙ			
	Επέμβασης 1	0.503	0.478	5.276
	Ελέγχου 1	0.467	0.416	9.046
	Επέμβασης 2	0.704	0.623	7.954
	Ελέγχου 2	0.458	0.427	11,507
3	ΟΔΗΓΟΙ			
	Επέμβασης 1	0.587	0.526	6.745
	Ελέγχου 1	0.548	0.512	11.547
	Επέμβασης 2	0.826	0.806	12.104
	Ελέγχου 2	0.567	0.574	17.506

**Πίνακας 5.3.3.2** Γραμμική παλινδρόμηση για την πρόβλεψη της συμπεριφοράς για το αλκοόλ και την οδήγηση, με τη μέθοδο “the separate pre – post samples design”

Πείραμα	Ομάδα	R <sup>2</sup>	Adjusted R <sup>2</sup>	F
4	ΟΔΗΓΟΙ			
	Επέμβασης 2	0.657	0.595	6,214
5	ΟΔΗΓΟΙ			
	Επέμβασης 2	0.713	0.674	8,137
6	ΟΔΗΓΟΙ			
	Επέμβασης 2	0.835	0.795	12.513

Πίνακας 5.3.3.3 Συντελεστές, μέθοδος : “the separate pre – post samples design”

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandardized coefficients		Unstandardized coefficients	t	p
			B	Std. Error	Beta		
1	Επέμβασης 1	Σταθερά	-0.438	1.786		-0.386	0.684
		BB1	0.476	0.265	0.237	1.387	0.097
		BB2	0.287	0.207	-0.107	0.956	0.506
		BB3	0.243	0.219	-0.101	0.538	0.586
		CB	-0.21	0.243	-0.156	-0.753	0.478
		NB	0.438	0.186	0.456	1.219	0.214
	Ελέγχου 1	Σταθερά	-1.678	1.387		-1.323	0.219
		BB1	0.093	0.136	0.098	0.126	0.765
		BB2	0.178	0.431	0.109	0.154	0.342
		BB3	0.367	0.276	0.487	3.756	0.054
		CB	0.284	0.117	0.256	3.096	0.085
		NB	0.187	0.144	0.143	1.094	0.215
	Επέμβασης 2	Σταθερά	-1.253	1.987		-0.375	0.89
		BB2	0.726	0.653	0.376	1.543	0.185
		CB	-0.51	0.307	-0.409	-1.568	0.164
		NB	0.289	0.302	0.249	1.129	0.197
	Ελέγχου 2	Σταθερά	-4.65	1.578		-3.473	0.002
		BB	0.93	0.216	0.63	4.183	0.006
		CB	0.274	0.069	0.205	2.363	0.106
		NB	0.153	0.132	0.138	1.963	0.198

Πίνακας 5.3.3.3 (συνέχεια)

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandardized coefficients		Unstandardized coefficients	t	p
			B	Std. Error	Beta		
2	Επέμβασης 1	Σταθερά	-0.674	1.867		-0.437	0.587
		BB1	0.265	0.347	0.241	0.587	0.438
		BB2	0.176	0.165	0.067	0.413	0.432
		BB3	0.043	0.221	0.084	0.354	0.401
		CB	-0.198	0.218	0.184	-0.263	0.705
		NB	0.217	0.117	0.164	1.675	0.106
		DN	0.543	0.164	0.298	2.547	0.006
	Ελέγχου 1	Σταθερά	-2.345	1.217		-2.567	0.044*
		BB1	0.067	0.253	0.018	0.085	0.356
		BB2	0.253	0.067	0.109	1.437	0.267
		BB3	0.645	0.056	0.238	4.765	0.006
		CB	0.342	0.081	0.356	3.674	0.045
		NB	0.132	0.049	0.075	0.658	0.548
		DN	0.659	0.138	0.367	5.786	0.05*
	Επέμβασης 2	Σταθερά	-1.421	2.238		-0.523	0.54
		BB2	0.218	0.437	0.074	0.498	0.567
		CB	-0.095	0.309	-0.068	-0.195	0.685
		NB	0.327	0.195	0.185	1.258	0.159
		DN	0.796	0.274	0.543	2.785	0.016
	Ελέγχου 2	Σταθερά	-3.547	0.894		-3.375	0.006*
		BB	0.729	0.253	0.276	3.874	0.004*
		CB	0.294	0.184	0.139	1.438	0.176
		NB	0.094	0.048	0.056	1.126	0.297
		DN	0.373	0.264	0.308	1.747	0.105



Πίνακας 5.3.3.3 (συνέχεια)

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandardized coefficients		Unstandardized coefficients	t	p
			B	Std. Error	Beta		
3	Επέμβασης 1	Σταθερά	-1.247	2.427		-0.739	0.289
		BB1	-0.106	0.109	-0.075	-0.437	0.531
		BB2	-0.219	0.094	-0.063	-0.328	0.648
		BB3	0.078	0.116	-0.145	-0.448	0.439
		CB	-0.064	0.209	0.58	0.057	0.794
		NB	0.413	0.174	0.405	1.194	0.227
		DN	0.365	0.219	0.258	1.739	0.27
		PB	0.628	0.347	0.594	2.538	0.092
	Ελέγχου 1	Σταθερά	-2.738	1.275		-2.657	0.035*
		BB1	-0.206	0.186	-0.206	-1.438	0.317
		BB2	0.063	0.387	0.054	0.194	0.763
		BB3	0.384	0.085	0.485	3.294	0.004*
		CB	0.118	0.076	0.127	1.523	0.128
		NB	0.041	0.065	0.052	0.329	0.687
		DN	0.301	0.231	0.213	2.218	0.119
		PB	0.682	0.128	0.474	5.845	0.002*
	Επέμβασης 2	Σταθερά	-2.739	2.637		-1.284	0.193
		BB2	0.073	0.31	0.029	0.319	0.839
		CB	0.094	0.284	0.219	0.749	0.376
		NB	0.216	0.129	0.253	1.164	0.169
		DN	0.562	0.328	0.438	1.849	0.084
		PB	0.639	0.295	0.732	3.784	0.002*
	Ελέγχου 2	Σταθερά	-3.827	0.810		-4.956	0*
		BB	0.486	0.218	0.32	2.438	0.174*
		CB	0.219	0.127	0.18	1.649	0.053*
		NB	-0.043	0.075	-0.003	-0.064	0.785
		DN	0.274	0.115	0.385	2.794	0.329
		PB	0.798	0.076	0.687	5.995	0*

Πίνακας 5.3.3.3 (συνέχεια)

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandardized coefficients		Unstandardized coefficients	t	p
			B	Std. Error	Beta		
4	Επέμβασης 2	Σταθερά	2.396	3.398		0.748	0.482
		BB2	0.438	0.419	0.196	1.376	0.187
		CB	-0.685	0.312	-0.428	-2.638	0.048*
		NB	0.217	0.306	0.085	0.695	0.416
5	Επέμβασης 2	Σταθερά	2.985	3.859		0.698	0.437
		BB2	0.326	0.348	0.057	0.439	0.201
		CB	-0.438	0.218	-0.329	-1.417	0.186
		NB	0.064	0.174	0.203	0.544	0.639
		DN	0.875	0.276	0.428	2.218	0.042
6	Επέμβασης 2	Σταθερά	3.848	3.874		1.437	0.263
		BB2	0.276	0.316	0.053	0.142	0.227
		CB	-0.385	0.216	-0.274	-1.537	0.156
		NB	-0.003	0.185	-0.127	-0.05	0.801
		DN	0.738	0.243	0.396	0.274	0.037
		Intention	0.884	0.276	0.689	2.845	0.012

Τα αποτελέσματα της εξέτασης του θεωρητικού μοντέλου, για τη μέθοδο αξιολόγησης "the Separate pre post samples design", έδειξαν ότι η προσθήκη των μεταβλητών Descriptive Norm και Past Behavior στα πειράματα 2 και 3 αντίστοιχα, αυξάνουν κατά πολύ τη πιθανότητα πρόβλεψης της μεταβλητής της πρόθεσης για όλες τις ομάδες, μια και η αξία του  $R^2$  αυξάνεται. Τα ίδια ακριβώς αποτελέσματα, παρατηρούνται και για τα πειράματα 4, 5 και 6, όπου οι μεταβλητές Descriptive Norm και Intention αυξάνουν κατά πολύ την πρόβλεψη της μεταβλητής της συμπεριφοράς. Αξίζει να επισημανθεί ότι η ομάδα επέμβασης 2 στη μέθοδο "the Separate pre post samples design" είναι ίδια με την ομάδα επέμβασης 2 της μεθόδου "the Solomon 4 group" μια και είναι τα άτομα που είδαν την εκστρατεία και απάντησαν μόνο μετά.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 : ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΖΩΝΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται τα αποτελέσματα που προέκυψαν από την μελέτη και επεξεργασία των ερωτηματολογίων για την εκστρατεία για τη χρήση ζώνης ασφαλείας, σύμφωνα με τις μεθόδους αξιολόγησης που προαναφέρθηκαν. Περιγράφονται ξεχωριστά τα περιγραφικά αποτελέσματα, η σύγκριση μεταξύ των ομάδων επέμβασης πριν- ελέγχου μετά, ελέγχου πριν- ελέγχου μετά, επέμβασης πριν- ελέγχου πριν. Ακολουθεί η εξέταση του θεωρητικού μοντέλου σχεδιασμένης συμπεριφοράς για κάθε μέθοδο αξιολόγησης ξεχωριστά καθώς και ξεχωριστά για τις ομάδες των οδηγών και συνεπιβατών.

### 6.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Στο υποκεφάλαιο αυτό, συγκεντρώνονται τα περιγραφικά αποτελέσματα της εκστρατείας για τη χρήση ζώνης ασφαλείας. Υπάρχουν στοιχεία για τον πληθυσμό, το φύλο και τον χρόνο κατοχής διπλώματος των οδηγών, καθώς επίσης και σχεδιαγράμματα που περιγράφουν τη συχνότητα χρήσης ζώνης σε αστική και υπεραστική οδό. Επίσης παραθέτονται τα αποτελέσματα για την γνώση ύπαρξης τοπικής καμπάνιας οδικής ασφαλείας.

#### 6.1.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΟΜΑΔΩΝ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ

Στους πίνακες 6.1.1, 6.1.2, 6.1.3, 6.1.4, παρατίθενται τα βασικά χαρακτηριστικά του δείγματος, όπως το φύλο, η ηλικία, ο χρόνος κατοχής διπλώματος οδήγησης και η εμπλοκή τους σε ατύχημα στο παρελθόν.

**Πίνακας 6.1.1** Κατηγοριοποίηση των ερωτηθέντων ανάλογα με το φύλο

	Ομάδες		Συχνότητα	Ποσοστό(%)
ΟΔΗΓΟΙ	Ομάδα επέμβασης πριν	Γυναίκες	5	12,821
		Άντρες	34	87,179
	Ομάδα ελέγχου πριν	Γυναίκες	19	30,645
		Άντρες	43	69,355
	Ομάδα επέμβασης μετά	Γυναίκες	5	13,889
		Άντρες	31	86,111
ΣΥΝΕΠΙΒΑΤΕΣ	Ομάδα ελέγχου μετά	Γυναίκες	28	38,889
		Άντρες	44	61,111
	Ομάδα επέμβασης πριν	Γυναίκες	19	59,375
		Άντρες	13	40,625
	Ομάδα ελέγχου πριν	Γυναίκες	42	62,687
		Άντρες	25	37,313
	Ομάδα επέμβασης μετά	Γυναίκες	23	67,647
		Άντρες	11	32,353
	Ομάδα ελέγχου μετά	Γυναίκες	38	65,517
		Άντρες	20	34,483

**Πίνακας 6.1.2** Αριθμός του δείγματος ανά ομάδα, μέγιστη-ελάχιστη ηλικία, μέσος όρος και τυπική απόκλιση των ηλικιών

	ΟΜΑΔΕΣ	N	MIN	MAX	M	SD
ΟΔΗΓΟΙ	Ομάδα επέμβασης πριν	39	19	35	23	3,23
	Ομάδα ελέγχου πριν	62	18	29	22,38	2,29
	Ομάδα επέμβασης μετά	36	19	31	22,69	2,20
	Ομάδα ελέγχου μετά	73	18	28	22,62	1,90
ΣΥΝΕΠΙΒΑΤΕΣ	Ομάδα επέμβασης πριν	32	18	27	21,81	2,17
	Ομάδα ελέγχου πριν	67	18	28	21,25	2,02
	Ομάδα επέμβασης μετά	34	18	28	22,13	2,57
	Ομάδα ελέγχου μετά	58	18	26	21,58	1,73

**Πίνακας 6.1.3** Χρόνος κατοχής διπλώματος οδήγησης

Πόσα χρόνια έχετε το δίπλωμα οδήγησης;	N	M
Οδηγοί	209	3,7

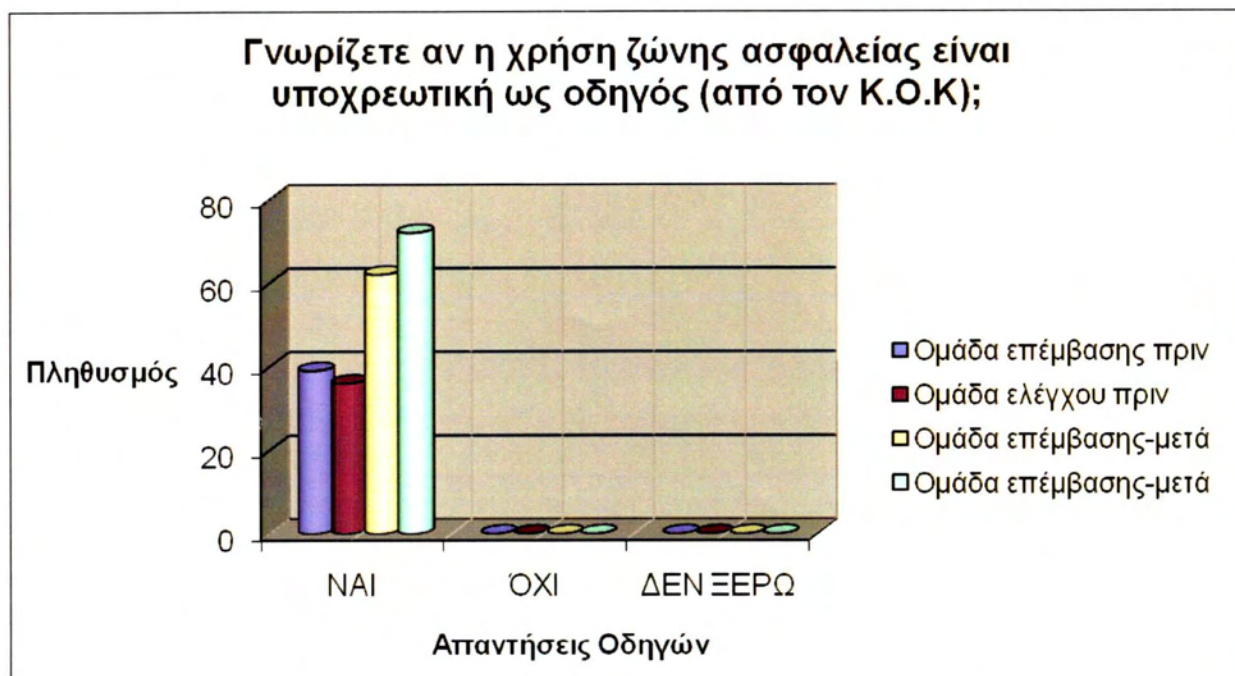
**Πίνακας 6.1.4** Μέγεθος του δείγματος και ποσοστό οδηγών που έχει εμπλακεί σε ατύχημα

Οδηγοί	Έχεις εμπλακεί ποτέ σε ατύχημα;	ΝΑΙ	ΌΧΙ	ΣΥΝΟΛΟ
	N (πλήθος)	63	146	209
	Ποσοστό	30,14	69,86	100

#### 6.1.2 ΓΝΩΣΗ ΟΤΙ Η ΧΡΗΣΗ ΖΩΝΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΙΝΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ

Στα σχεδιαγράμματα 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6 φαίνονται τα αποτελέσματα της γνώσης εάν η χρήση ζώνης ασφαλείας είναι υποχρεωτική, ως οδηγός και ως συνεπιβάτης στο μπροστά και πίσω κάθισμα. Οι απαντήσεις των οδηγών και των συνεπιβατών για τις ερωτήσεις αυτές παραθέτονται ξεχωριστά. Επίσης στα σχέδια 6.7 και 6.8, παρουσιάζεται το ποσοστό των ατόμων που συμφωνούν ή διαφωνούν με την υποχρεωτική χρήση ασφαλείας.





**Σχήμα 6.1** Γνώση εάν η χρήση ζώνης ασφαλείας είναι υποχρεωτική (απαντήσεις οδηγών)

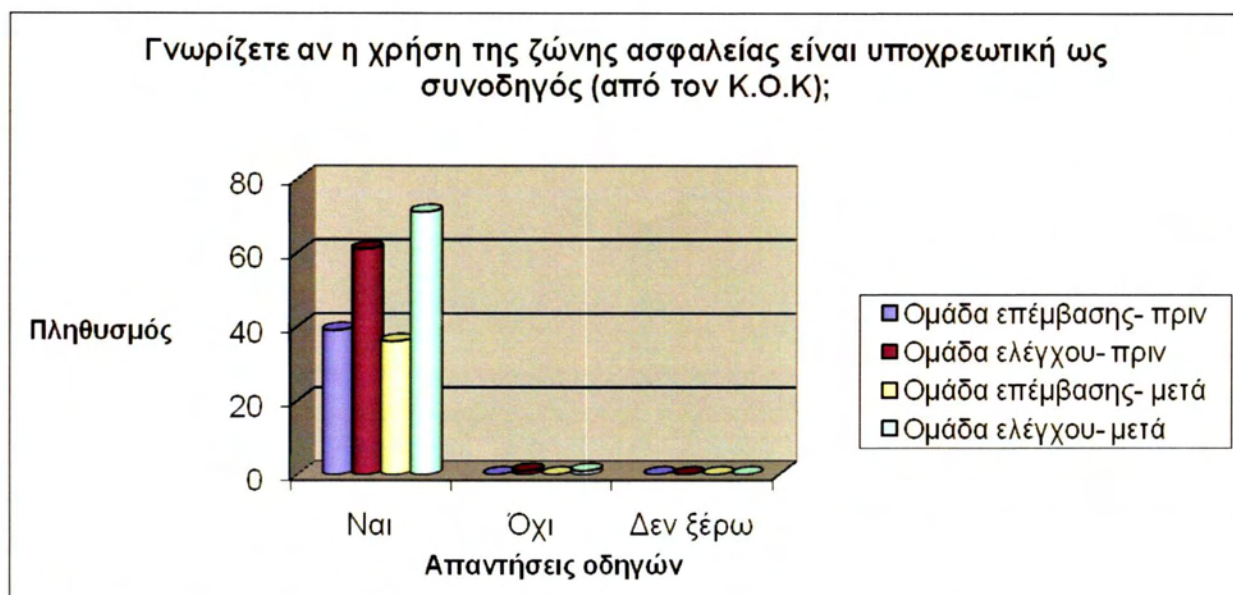
Στο σχήμα 6.1 παρουσιάζονται ανά ομάδα, το σύνολο των οδηγών που γνωρίζουν ότι η χρήση ζώνης ασφαλείας είναι υποχρεωτική.



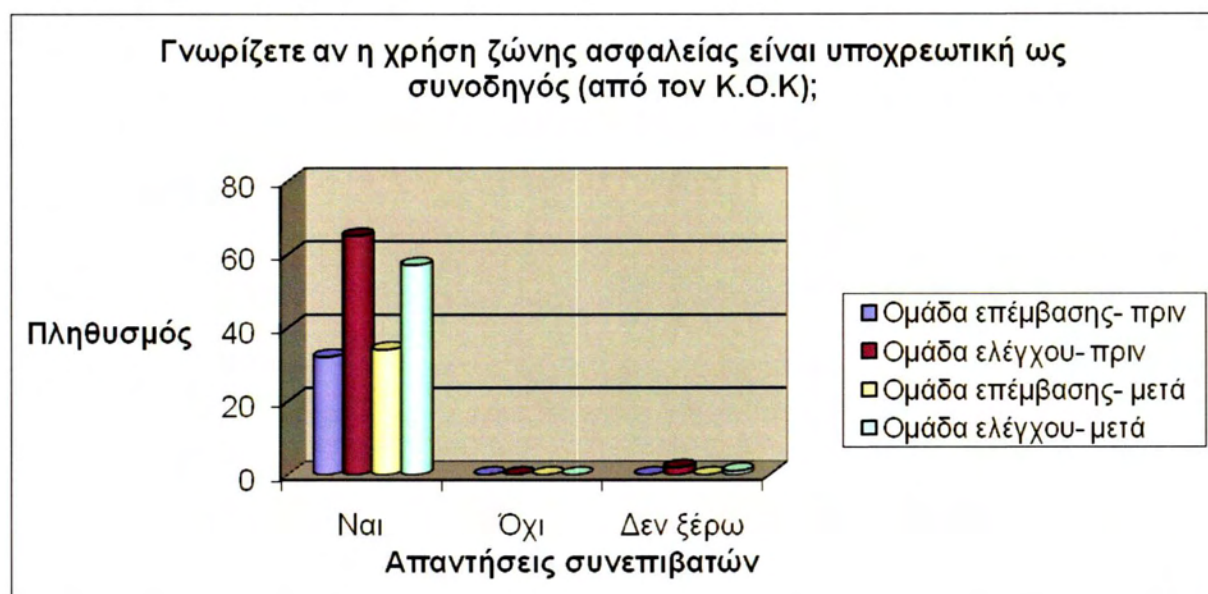
**Σχήμα 6.2** Γνώση εάν η χρήση ζώνης ασφαλείας είναι υποχρεωτική (απαντήσεις συνεπιβατών)

Στο σχήμα 6.2 παρουσιάζονται ανά ομάδα, το σύνολο των συνεπιβατών που γνωρίζουν ότι η χρήση ζώνης ασφαλείας είναι υποχρεωτική.

Παρατηρείται ότι η συντριπτική πλειοψηφία των συμμετεχόντων (οδηγών και συνεπιβατών), γνωρίζει ότι η χρήση ζώνης ασφαλείας ως οδηγός, είναι υποχρεωτική.



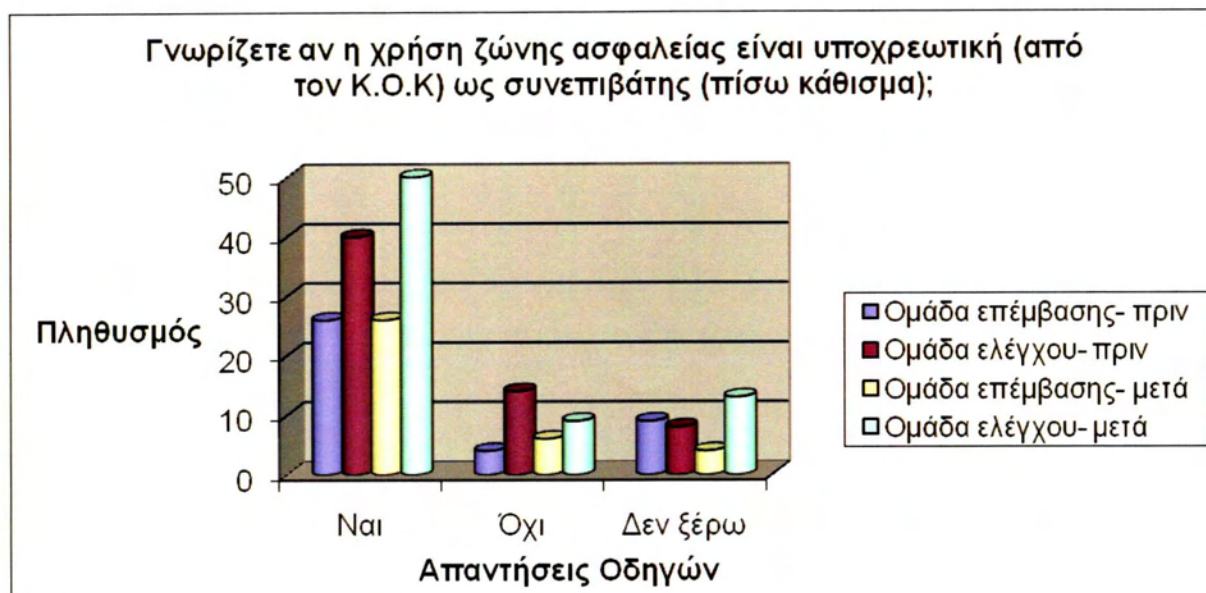
**Σχήμα 6.3** Γνώση εάν η χρήση ζώνης ασφαλείας στο μπροστά κάθισμα είναι υποχρεωτική (απαντήσεις οδηγών)



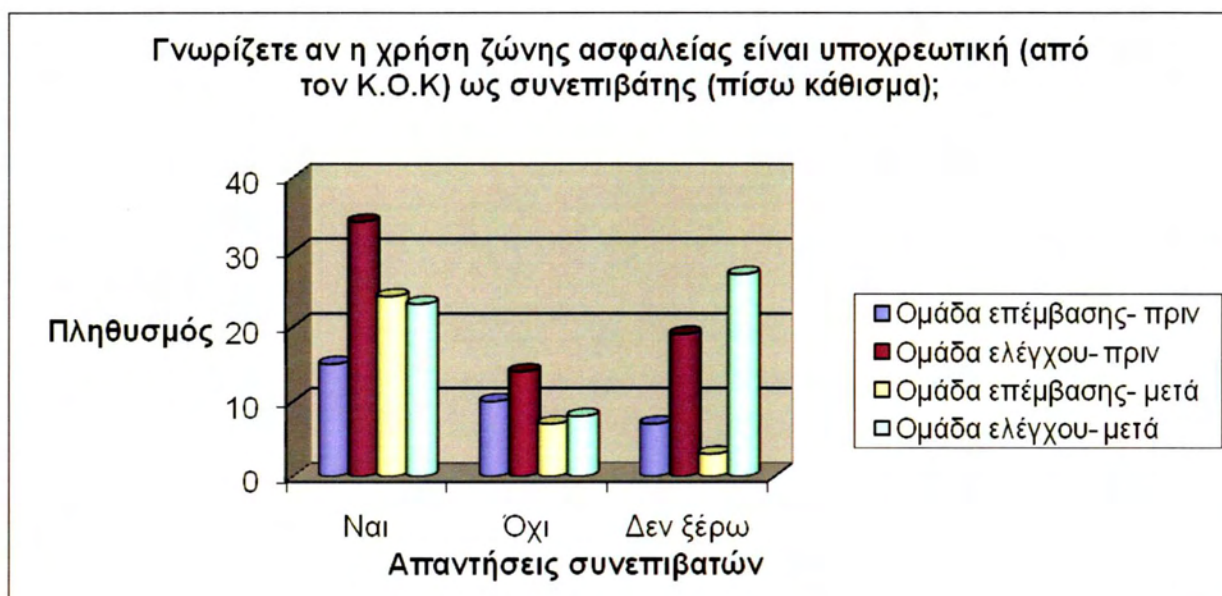
**Σχήμα 6.4** Γνώση εάν η χρήση ζώνης ασφαλείας στο μπροστά κάθισμα είναι υποχρεωτική (απαντήσεις συνεπιβατών)

Επίσης η πλειοψηφία των ομάδων, γνωρίζει ότι η χρήση ζώνης ασφαλείας ως συνοδηγός, είναι υποχρεωτική.



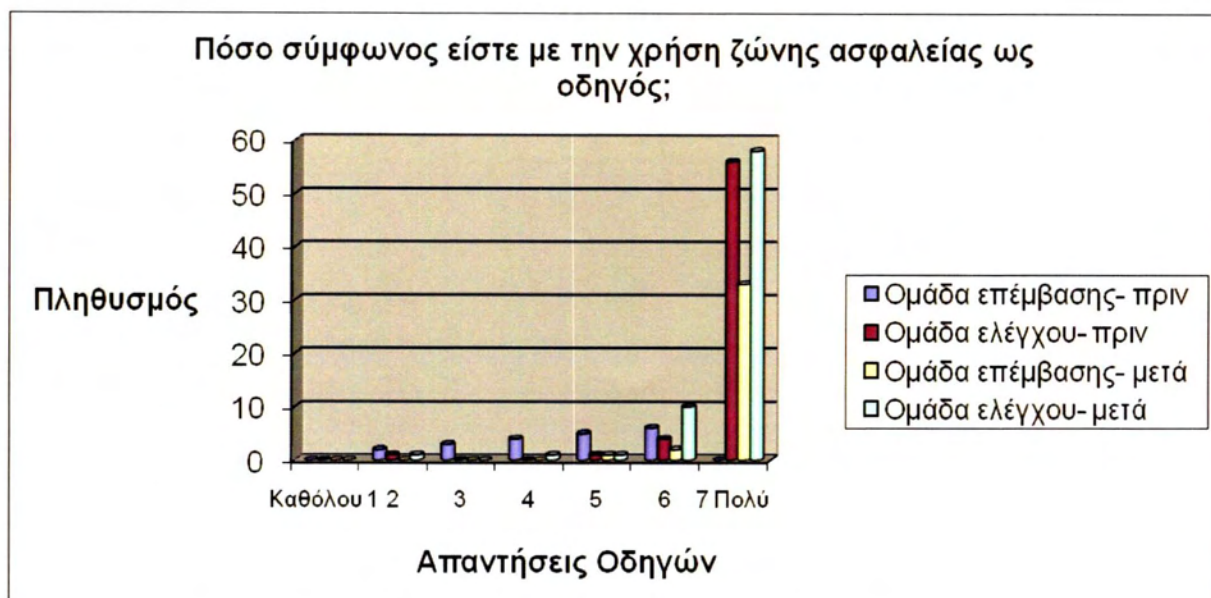


**Σχήμα 6.5** Γνώση εάν η χρήση ζώνης ασφαλείας στο πίσω κάθισμα είναι υποχρεωτική (απαντήσεις οδηγών)

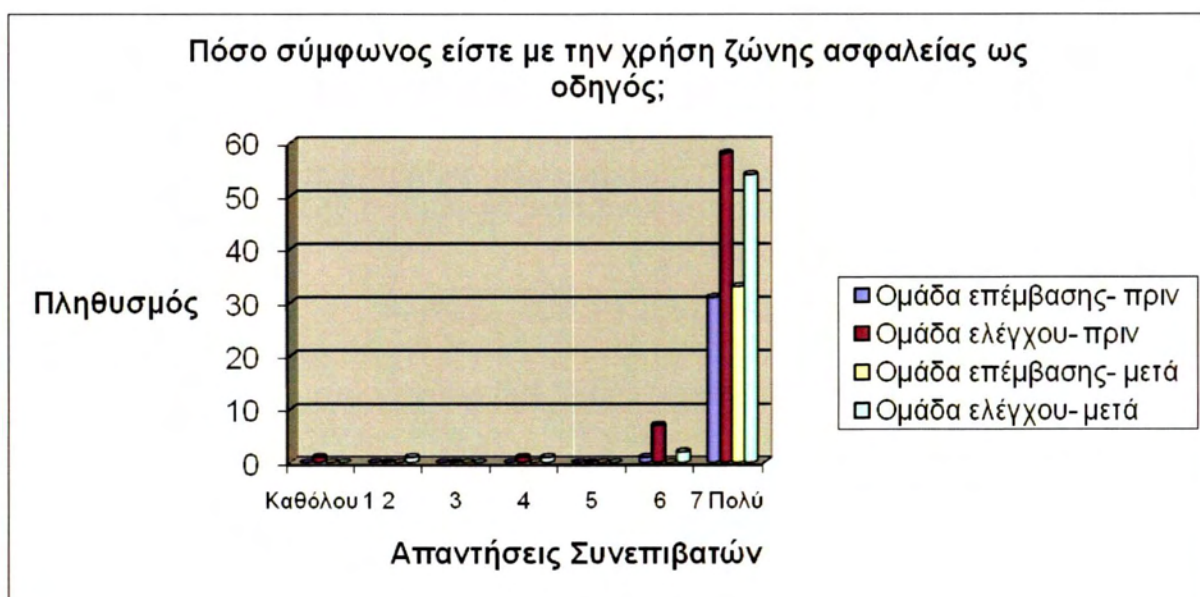


**Σχήμα 6.6** Γνώση εάν η χρήση ζώνης ασφαλείας στο πίσω κάθισμα είναι υποχρεωτική (απαντήσεις συνεπιβατών)

Στα αποτελέσματα αυτά, φαίνεται μια διακύμανση των αποτελεσμάτων όσον αφορά τη χρήση ζώνης ασφαλείας στο πίσω κάθισμα. Οι ομάδες φαίνεται να μην γνωρίζουν στην πλειοψηφία τους τη σωστή απάντηση, παρόλα αυτά στην ομάδα επέμβασης μετά, παρατηρείται μια αύξηση του ποσοστού που γνωρίζουν την υποχρεωτική χρήση της ζώνης ως συνεπιβάτης.



**Σχήμα 6.7** Η άποψη των οδηγών για την υποχρεωτική χρήση της ζώνης ασφαλείας



**Σχήμα 6.8** Η άποψη των συνεπιβατών για την υποχρεωτική χρήση της ζώνης ασφαλείας

Και οι οδηγοί και οι συνεπιβάτες, φαίνεται να συμφωνούν απόλυτα με τη χρήση ζώνης ασφαλείας ως οδηγός.





**Σχήμα 6.9** Η άποψη των οδηγών για την υποχρεωτική χρήση της ζώνης ασφαλείας ως συνεπιβάτης στο μπροστά κάθισμα

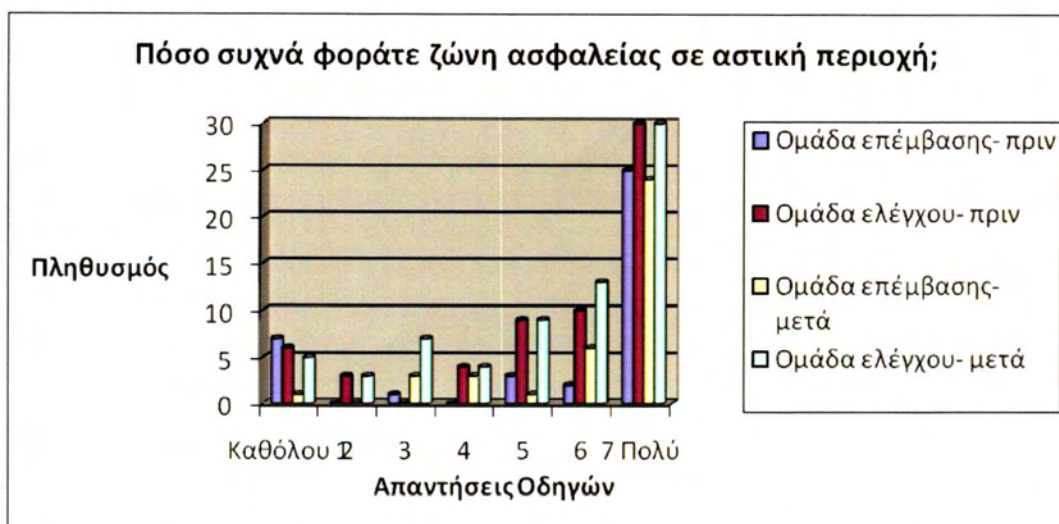


**Σχήμα 6.10** Η άποψη των συνεπιβατών για την υποχρεωτική χρήση της ζώνης ασφαλείας ως συνεπιβάτης στο μπροστά κάθισμα

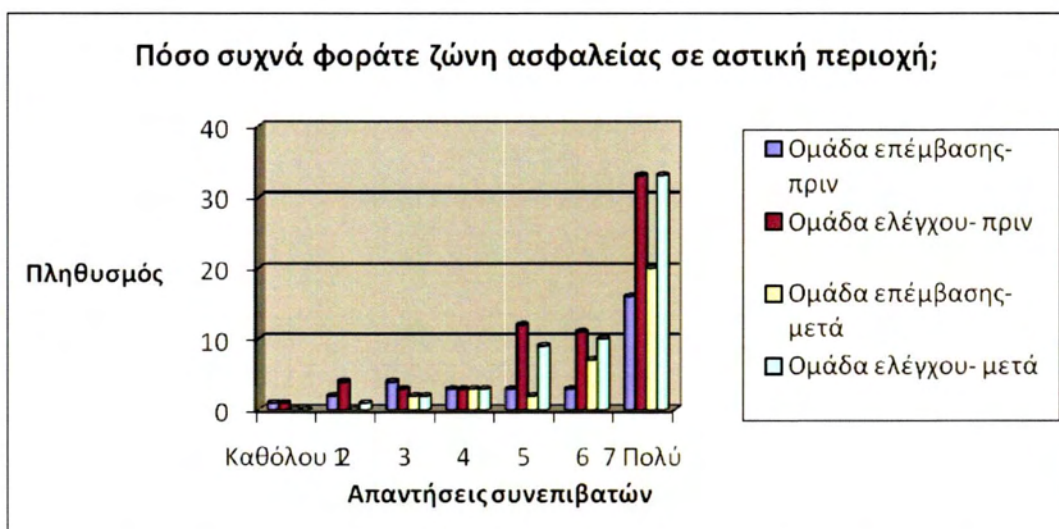
Και πάλι, φαίνεται ότι η πλειοψηφία των ερωτηθέντων, συμφωνεί με τη χρήση ζώνης ασφαλείας ως συνοδηγός.

### 6.1.3 ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΖΩΝΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΕ ΑΣΤΙΚΗ ΚΑΙ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

Στα σχεδιαγράμματα 6.11, 6.12, 6.13, 6.14, παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της συχνότητας χρήσης ζώνης ασφαλείας σε αστική και υπεραστική περιοχή, ξεχωριστά για τους οδηγούς και τους συνεπιβάτες.



**Σχήμα 6.11** Συχνότητα χρήσης της ζώνης ασφαλείας από τους οδηγούς σε αστική περιοχή

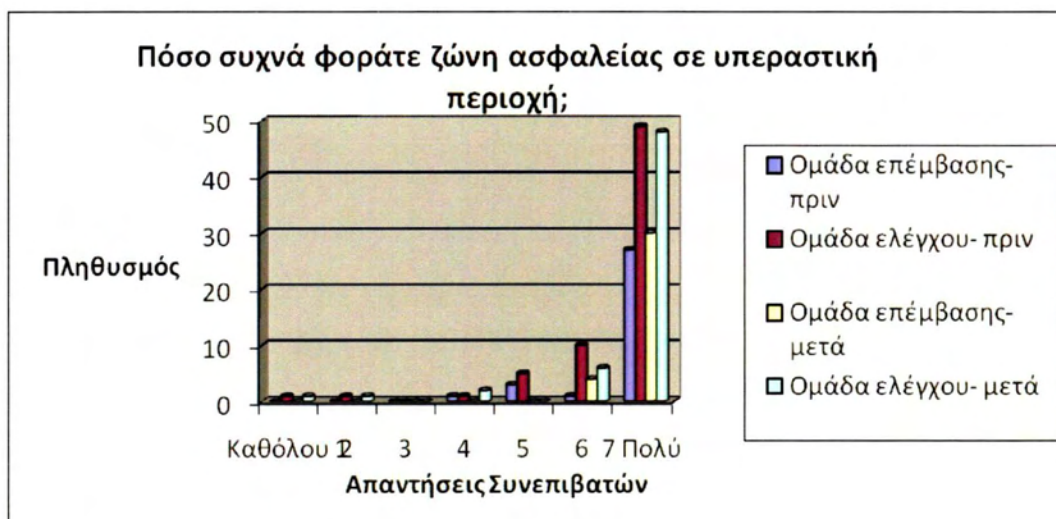


**Σχήμα 6.12** Συχνότητα χρήσης της ζώνης ασφαλείας από τους συνεπιβάτες σε αστική περιοχή

Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι κατά ένα μεγάλο ποσοστό και οι οδηγοί και οι συνεπιβάτες, φοράνε ζώνη ασφαλείας σε αστική και περιοχή. Οι συνεπιβάτες παρόλα αυτά, φαίνεται να έχουν καλύτερη συμπεριφορά, μια και φοράνε ζώνη πιο συχνά από τους οδηγούς. Παρατηρείται επίσης, ότι η ομάδα επέμβασης μετά, στους συνεπιβάτες, φοράει πιο συχνά ζώνη από ότι η ομάδα επέμβασης πριν την εκστρατεία. Αντίθετα στις αντίστοιχες ομάδες των οδηγών, δεν παρατηρείται ιδιαίτερη διαφορά.



**Σχήμα 6.13** Συχνότητα χρήσης της ζώνης ασφαλείας από τους οδηγούς σε υπεραστική περιοχή



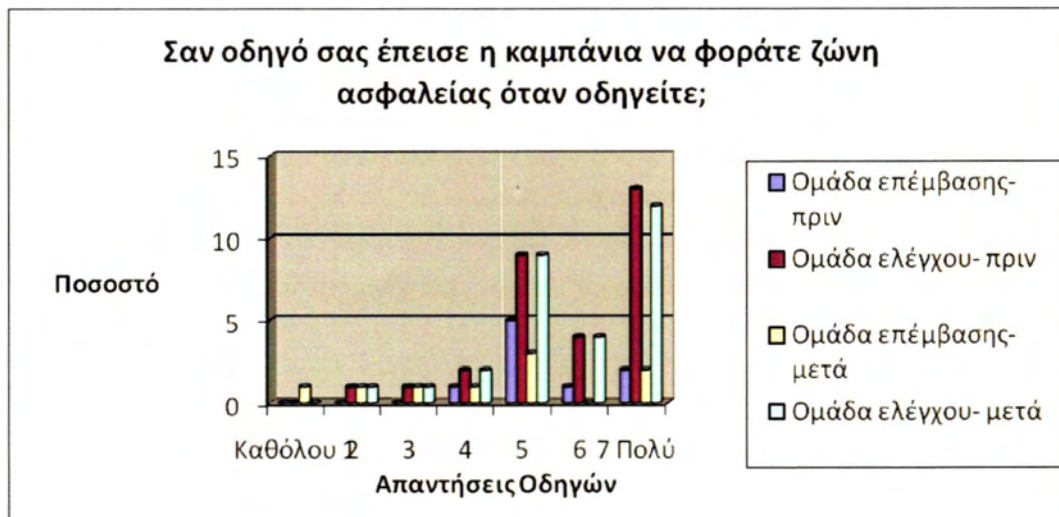
**Σχήμα 6.14** Συχνότητα χρήσης της ζώνης ασφαλείας από τους συνεπιβάτες σε υπεραστική περιοχή

Όσον αφορά τη συμπεριφορά των οδηγών και των συνεπιβατών σε υπεραστική περιοχή, φαίνεται ότι ένα μεγάλο ποσοστό και των δύο ομάδων φοράει ζώνη ασφαλείας πριν από την επέμβαση, με αποτέλεσμα η διαφορά στις ομάδες πριν και μετά την εκστρατεία να μην είναι αισθητή.



#### 6.1.4 ΕΠΙΡΡΟΗ ΚΑΜΠΑΝΙΑΣ

Στα σχέδια 6.15 και 6.16, φαίνονται τα αποτελέσματα της επιρροής της εκστρατείας στους οδηγούς και στους συνεπιβάτες.



Σχήμα 6.15 Απήχηση της τοπικής καμπάνιας στους οδηγούς



Σχήμα 6.16 Απήχηση της τοπικής καμπάνιας στους συνεπιβάτες

Η καμπάνια οδικής ασφάλειας φαίνεται να έπεισε πιο πολύ τους συνεπιβάτες και λιγότερο τους οδηγούς, στο να φοράνε ζώνη ασφαλείας. Ειδικά στην ομάδα επέμβασης μετά, η οποία ενημερώθηκε από την τοπική καμπάνια οδικής ασφάλειας, η επέμβαση δείχνει να τους επηρέασε θετικά ως προς την οδική ασφάλεια.



## 6.2 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ

Στο υποκεφάλαιο αυτό, μέσω των αποτελεσμάτων t-test και p-value, γίνεται η σύγκριση των αποτελεσμάτων των διαφόρων συνδυασμών ομάδων που αναφέρονται στο Κεφάλαιο 3. Μέσω των συγκρίσεων αυτών, εξετάζεται η υπόθεση που έγινε στην αρχή της έρευνας, ότι δηλαδή οι ομάδες επέμβασης και ελέγχου δεν έχουν διαφορές μεταξύ τους κι ότι οποιαδήποτε αλλαγή επισημανθεί μετά την εφαρμογή της εκστρατείας, θα οφείλεται μόνο στην επέμβαση αυτή. Η εξέταση αυτή γίνεται στους ακόλουθους συνδυασμούς ομάδων: επέμβασης πριν - επέμβασης μετά, επέμβασης πριν – ελέγχου πριν, ελέγχου πριν – ελέγχου μετά.

### 6.2.1 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ

Στον πίνακα 6.2.1, γίνεται η σύγκριση των μετρήσεων πριν και μετά την εκστρατεία για την ομάδα επέμβασης των οδηγών, ενώ στον πίνακα 6.2.2 γίνεται η αντίστοιχη παρουσίαση για τους συνεπιβάτες. Παρουσιάζεται ο πληθυσμός των ομάδων, ο μέσος όρος, η τυπική απόκλιση, καθώς και οι αριθμοί t, p, d για κάθε ερώτηση. Όπως αναφέρεται και στο κεφάλαιο 3, εφόσον το επίπεδο εμπιστοσύνης έχει οριστεί στο 95%, εάν το p – value υπολογιστεί μεγαλύτερο από 0,5, σημαίνει ότι η υπόθεση που έγινε ότι το αρχικό δείγμα ήταν το ίδιο, είναι σωστή.

**Πίνακας 6.2.1** Σύγκριση αποτελεσμάτων για τις ομάδες επέμβασης πριν και μετά την εκστρατεία (οδηγοί)

Ομάδα επέμβασης πριν και ομάδα επέμβασης μετά – Οδηγοί Επίπεδο εμπιστοσύνης 95%, Βαθμοί ελευθερίας, df=73							
ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	Ομάδες	N- πληθυσμός	Μέσος Όρος	Τυπική Απόκλιση	t-value	p- value	d
Πόσο συμφωνος ειστε με την χρήση ζώνης ασφαλείας στις ακόλουθες περιπτώσεις; α. Ως οδηγός (BB1)	Επέμβασης «πριν»	39	6,62	1,11	-3,41	0,99	-0,32
	Επέμβασης «μετά»	36	6,89	0,4			
Πόσο συμφωνος ειστε με την χρήση ζώνης ασφαλείας στις ακόλουθες περιπτώσεις; β. Ως συνεπιβάτης (μπροστά καθίσμα)(BB2)	Επέμβασης «πριν»	39	6,59	1,14	-2,89	0,005	-0,28
	Επέμβασης «μετά»	36	6,83	0,45			
Πόσο συμφωνος ειστε με την χρήση ζώνης ασφαλείας στις ακόλουθες περιπτώσεις; γ. Ως συνεπιβάτης (πίσω καθίσμα) (BB3)	Επέμβασης «πριν»	39	4,51	2,11	-4,29	0,0	-0,45
	Επέμβασης «μετά»	36	5,36	1,62			
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; α. Περισσότεροι έλεγχοι. (CB2)	Επέμβασης «πριν»	39	5,13	2,21	0,55	0,58	0,077
	Επέμβασης «μετά»	34	5	2,04			
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; β. Υψηλότερα πρόστιμα. (CB3)	Επέμβασης «πριν»	39	5,33	2,17	0,76	0,44	0,084
	Επέμβασης «μετά»	34	5,15	2,1			
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; γ. Δυσάρεστο βίωμα σε εσάς ή το στενό σας περιβάλλον.(CB4)	Επέμβασης «πριν»	39	5,79	2,15	-1,74	0,085	-0,184
	Επέμβασης «μετά»	34	6,12	1,34			
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; δ. Καμπάνιες οδικής ασφάλειας στα media. (CB5)	Επέμβασης «πριν»	39	3,97	2,12	-3,77	0,0	-0,40
	Επέμβασης «μετά»	34	4,74	1,62			

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	Ομάδες	N- πληθυσμός	Μέσος Όρος	Τυπική Απόκλιση	t-value	p- value	d
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; ε. <i>Βίντεο από crash test</i> . (CB6)	Επέμβασης «πριν»	39	4,28	2,47	-0,17	0.86	-0.018
	Επέμβασης «μετά»	34	4,32	1,74			
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; στ. <i>Συστήματα ασφαλείας (ηχητική προειδοποίηση)</i> . (CB7)	Επέμβασης «πριν»	39	5,51	1,9	2,20	0.030	0.242
	Επέμβασης «μετά»	34	5,06	1,81			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; β. <i>Η χρήση ζώνης, είναι χρήσιμη μόνο όταν κάνεις μεγάλες αποστάσεις</i> . (BB5)	Επέμβασης «πριν»	39	5,46	2,29	-0,32	0.749	-0.034
	Επέμβασης «μετά»	36	5,53	1,8			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; στ. <i>Αν κάποιος οδηγεί προσεκτικά, δεν χρειάζεται να φορά ζώνη</i> . (BB8)	Επέμβασης «πριν»	39	6,28	1,7	-0,76	0.44	-0.078
	Επέμβασης «μετά»	36	6,39	1,02			
Όταν οδηγείτε, πόσο πιθανό είναι να ζητήσετε από τον συνεπιβάτη να φορέσει ζώνη; α. <i>Σε αστική περιοχή</i> (DN1)	Επέμβασης «πριν»	39	4,77	2,39	-1,76	0.081	-0.186
	Επέμβασης «μετά»	36	5,17	1,87			
Όταν οδηγείτε, πόσο πιθανό είναι να ζητήσετε από τον συνεπιβάτη να φορέσει ζώνη; β. <i>Σε υπεραστική περιοχή</i> (DN2)	Επέμβασης «πριν»	39	6,03	1,77	2,78	0.006	0.298
	Επέμβασης «μετά»	36	5,47	1,98			
Όταν οδηγείτε, πόσο πιθανό είναι να ζητήσετε από τον συνεπιβάτη να φορέσει ζώνη; γ. <i>Σε γνωστή διαδρομή</i> (DN3)	Επέμβασης «πριν»	39	6,62	1,11	-3,41	0.001	-0.323
	Επέμβασης «μετά»	36	6,89	0,4			
Όταν οδηγείτε, πόσο πιθανό είναι να ζητήσετε από τον συνεπιβάτη να φορέσει ζώνη; δ. <i>Σε άγνωστη διαδρομή</i> (DN4)	Επέμβασης «πριν»	39	6,59	1,14	-2,87	0.384	-0.276
	Επέμβασης «μετά»	36	6,83	0,45			
Όταν οδηγείτε, πόσο πιθανό είναι να ζητήσετε από τον συνεπιβάτη να φορέσει ζώνη; ε. <i>Σε κοντινή απόσταση</i> (DN5)	Επέμβασης «πριν»	39	4,51	2,11	-4,28	0.0	-0.45
	Επέμβασης «μετά»	36	5,36	1,62			
Όταν οδηγείτε, πόσο πιθανό είναι να ζητήσετε από τον συνεπιβάτη να φορέσει ζώνη; στ. <i>Σε μακρινή απόσταση</i> (DN6)	Επέμβασης «πριν»	39	5,13	2,21	0,55	0.579	0.061
	Επέμβασης «μετά»	34	5	2,04			
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; α. <i>Σε αστική περιοχή</i> (PAST BEHAVIOUR1)	Επέμβασης «πριν»	39	5,33	2,17	0,76	0.445	0.087
	Επέμβασης «μετά»	34	5,15	2,1			
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; β. <i>Σε υπεραστική περιοχή</i> (PAST BEHAVIOUR2)	Επέμβασης «πριν»	39	5,79	2,15	-1,74	0.085	-0.184
	Επέμβασης «μετά»	34	6,12	1,34			

Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; γ. <i>Σε γνωστή διαδρομή</i> (PAST BEHAVIOUR3)	Επέμβασης «πριν»	39	5,05	2,25	0,231	0.82	0.024
	Επέμβασης «μετά»	36	5	1,82			
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; δ. <i>Σε άγνωστη διαδρομή</i> (PAST BEHAVIOUR4)	Επέμβασης «πριν»	39	5,87	1,94	2,76	0.007*	0.295
	Επέμβασης «μετά»	36	5,3	1,92			
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; ε. <i>Σε κοντινή απόσταση</i> (PAST BEHAVIOUR5)	Επέμβασης «πριν»	39	4,44	2,48	-2,20	0.031*	-0.23
	Επέμβασης «μετά»	36	4,94	1,8			
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; στ. <i>Σε μακρινή απόσταση</i> (PAST BEHAVIOUR6)	Επέμβασης «πριν»	39	6,08	1,74	2,545	0.013*	0.272
	Επέμβασης «μετά»	36	5,58	1,93			

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	Ομάδες	N- πληθυσμός	Μέσος Όρος	Τυπική Απόκλιση	t-value	p-value	d
Ποιά πιστεύετε ότι είναι η πιθανότητα να σας επιβληθεί πρόστιμο αν δεν φοράτε ζώνη;(CB1)	Επέμβασης «πριν»	39	5,67	2,24	-3,01	0.003*	-0.310
	Επέμβασης «μετά»	36	6,25	1,4			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; α. Χωρίς ζώνη αισθάνομαι ανασφαλής, σαν κάτι να λείπει. (BB4)	Επέμβασης «πριν»	39	6,95	0,22	2,6	0.011*	0.268
	Επέμβασης «μετά»	36	6,86	0,42			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; γ. Σε ένα σοβαρό ατύχημα, η ζώνη δεν θα κάνει τη διαφορά. (BB6)	Επέμβασης «πριν»	39	5,64	2,33	-0,15	0.879	-0.015
	Επέμβασης «μετά»	36	5,67	1,36			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; δ. Οι άνθρωποι που χρησιμοποιούν ζώνη είναι περισσότερο υπεύθυνοι. (BB7)	Επέμβασης «πριν»	39	6,08	1,83	-2,54	0.013*	-0.265
	Επέμβασης «μετά»	36	6,5	1,28			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; ε. Χρησιμοποιώ ζώνη, μόνο όταν μου το ζητάει συγγενής ή φίλος. (NB1)	Επέμβασης «πριν»	39	6,2	2,49	1,50	0.137	0.1522
	Επέμβασης «μετά»	36	5,89	1,42			
Πόσο συχνά σκοπεύετε να φοράτε ζώνη τον επόμενο μήνα;(INTENTION)	Επέμβασης «πριν»	39	6,72	0,79	0,301	0.763	0.032
	Επέμβασης «μετά»	36	6,69	1,06			
Πόσο σας άρεσε η καμπάνια; (RECALL OF THE CAMPAIGN1)	Επέμβασης «πριν»	39	4,36	2,06	-2,11	0.038*	-0.22
	Επέμβασης «μετά»	36	4,8	1,85			
Σαν οδηγό, η καμπάνια σας έπεισε να φοράτε ζώνη όταν οδηγείτε; (RECALL OF THE CAMPAIGN2)	Επέμβασης «πριν»	39	5,44	2,2	0,101	0.91	0.0105
	Επέμβασης «μετά»	36	5,42	1,52			

Σημείωση: Στην στήλη που αναγράφονται τα p- value, όσες τιμές φέρουν το σύμβολο (\*) σημαίνει ότι το p είναι μικρότερο του 0,05, δηλαδή ότι δεν υπάρχει σημαντική στατιστική διαφορά στις ομάδες που συγκρίνονται.

**Πίνακας 6.2.2** Σύγκριση αποτελεσμάτων για τις ομάδες επέμβασης πριν και μετά την εκστρατεία (συνεπιβάτες)

Ομάδα επέμβασης πριν και ομάδα επέμβασης μετά – Συνεπιβάτες							
Επίπεδο εμπιστοσύνης 95%, Βαθμοί ελευθερίας, df=64							
ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	Ομάδες	N- πληθυσμός	Μέσος Όρος	Τυπική Απόκλιση	t-value	p-value	d
Πόσο συμφωνος ειστε με την χρήση ζώνης ασφαλείας στις ακόλουθες περιπτώσεις; α. Ως οδηγός (BB1)	Επέμβασης «πριν»	32	7	0	13,890	0.00*	1.551
	Επέμβασης «μετά»	34	6,33	0,82			
Πόσο συμφωνος ειστε με την χρήση ζώνης ασφαλείας στις ακόλουθες περιπτώσεις; β. Ως συνεπιβάτης (μπροστά κάθισμα)(BB2)	Επέμβασης «πριν»	32	7	0	25,095	0.00*	1.961
	Επέμβασης «μετά»	34	4,83	1,47			
Πόσο συμφωνος ειστε με την χρήση ζώνης ασφαλείας στις ακόλουθες περιπτώσεις; γ. Ως συνεπιβάτης (πίσω κάθισμα) (BB3)	Επέμβασης «πριν»	32	2,5	1,38	-25,252	0.00*	0.261
	Επέμβασης «μετά»	34	6	0,89			
Πόσο θα σας επείθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; α. Περισσότεροι έλεγχοι. (CB2)	Επέμβασης «πριν»	32	4,83	2,14	3,600	0.001*	0.827
	Επέμβασης «μετά»	34	3,8	2,59			
Πόσο θα σας επείθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; β. Υψηλότερα πρόστιμα. (CB3)	Επέμβασης «πριν»	32	5,17	2,32	3,138	0.002*	0.799
	Επέμβασης «μετά»	34	4,2	2,79			
Πόσο θα σας επείθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; γ. Δυσάρεστο βίωμα σε εσάς ή το στενό σας περιβάλλον.(CB4)	Επέμβασης «πριν»	32	5,83	1,60	5,506	0.000*	1.191
	Επέμβασης «μετά»	34	4,8	1,48			
Πόσο θα σας επείθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; δ. Καμπάνιες οδικής ασφάλειας στα media. (CB5)	Επέμβασης «πριν»	32	4,67	0,52	11,719	0.00*	1.660
	Επέμβασης «μετά»	34	3	1,87			
Πόσο θα σας επείθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; ε. Βίντεο από crash test. (CB6)	Επέμβασης «πριν»	32	3,5	2,17	1,245	0.217	0.513
	Επέμβασης «μετά»	34	3,2	1,79			
Πόσο θα σας επείθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; στ. Συστήματα ασφαλείας (ηχητική προειδοποίηση). (CB7)	Επέμβασης «πριν»	32	2,7	1,3	0,745	0.459	0.719
	Επέμβασης «μετά»	34	2,6	0,9			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; β. Η χρήση ζώνης, είναι χρήσιμη μόνο όταν κάνεις μεγάλες αποστάσεις.(BB5)	Επέμβασης «πριν»	32	2,33	1,75	-5,040	0.00*	0.181
	Επέμβασης «μετά»	34	3,67	2,66			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; στ. Αν κάποιος οδηγεί προσεκτικά, δεν χρειάζεται να φορά ζώνη.(BB8)	Επέμβασης «πριν»	32	1,33	0,52	0	1.00	0.802
	Επέμβασης «μετά»	34	1,33	0,52			
Αν σας ζητήσει ο οδηγός να βάλετε ζώνη θα το κάνετε; α. Σε αστική περιοχή (NB2)	Επέμβασης «πριν»	32	6,83	0,41	6,701	0.00*	1.458
	Επέμβασης «μετά»	34	6	1,67			
Αν σας ζητήσει ο οδηγός να βάλετε ζώνη θα το κάνετε; β. Σε υπεραστική περιοχή (NB3)	Επέμβασης «πριν»	32	7	0	11,058	0.00*	1.589
	Επέμβασης «μετά»	34	6,33	1,03			
Αν σας ζητήσει ο οδηγός να βάλετε ζώνη θα το κάνετε; γ. Σε γνωστή διαδρομή (NB4)	Επέμβασης «πριν»	32	7	0	10,609	0.00*	1.568
	Επέμβασης «μετά»	34	6,17	1,33			



ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	Ομάδες	N- πληθυσμός	Μέσος Όρος	Τυπική Απόκλιση	t-value	p-value	d
Αν σας ζητήσει ο οδηγός να βάλετε ζώνη θα το κάνετε; δ. Σε άγνωστη διαδρομή (NB5)	Επέμβασης «πριν»	32	7	0	10,609	0.00*	1.568
	Επέμβασης «μετά»	34	6,17	1,33			
Αν σας ζητήσει ο οδηγός να βάλετε ζώνη θα το κάνετε; ε. Σε κοντινή απόσταση (NB6)	Επέμβασης «πριν»	32	6,67	0,52	5,132	0.00*	1.396
	Επέμβασης «μετά»	34	6	1,667			
Αν σας ζητήσει ο οδηγός να βάλετε ζώνη θα το κάνετε; στ. Σε μακρινή απόσταση (NB7)	Επέμβασης «πριν»	32	7	0	11,058	0.00*	1.543
	Επέμβασης «μετά»	34	6,33	1,03			
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; α. Σε αστική περιοχή (PAST BEHAVIOUR1)	Επέμβασης «πριν»	32	3,67	2,94	-9,479	0.00*	0.175
	Επέμβασης «μετά»	34	5,83	0,75			
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; β. Σε υπεραστική περιοχή (PAST BEHAVIOUR2)	Επέμβασης «πριν»	32	2	1,26	-20,748	0.00*	0.212
	Επέμβασης «μετά»	34	4,83	0,98			

Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; γ. Σε γνωστή διαδρομή (PAST BEHAVIOUR3)	Επέμβασης «πριν»	32	3,17	1,83	-9,061	0*	-1.081
	Επέμβασης «μετά»	34	4,83	1,17			
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; δ. Σε άγνωστη διαδρομή (PAST BEHAVIOUR4)	Επέμβασης «πριν»	32	1,83	0,98	-4,104	0.000*	-0.497
	Επέμβασης «μετά»	34	2,33	1,03			
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; ε. Σε κοντινή απόσταση (PAST BEHAVIOUR5)	Επέμβασης «πριν»	32	4,67	2,88	-2,231	0,029*	-0.238
	Επέμβασης «μετά»	34	5,17	0,75			
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; στ. Σε μακρινή απόσταση (PAST BEHAVIOUR6)	Επέμβασης «πριν»	32	3,63	1,9	1,423	0,159	0,171
	Επέμβασης «μετά»	34	3,26	2,4			
Ποιά πιστεύετε ότι είναι η πιθανότητα να σας επιβληθεί πρόστιμο αν δεν φοράτε ζώνη; (CB1)	Επέμβασης «πριν»	32	4,83	1,47	2,148	0,036*	0,258
	Επέμβασης «μετά»	34	4,5	1,05			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; α. Χωρίς ζώνη αισθάνομαι ανασφαλής, σαν κάτι να λείπει. (BB4)	Επέμβασης «πριν»	32	4,33	2,8	-1,582	0,118	-0,192
	Επέμβασης «μετά»	34	4,83	2,4			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; γ. Σε ένα σοβαρό ατύχημα, η ζώνη δεν θα κάνει τη διαφορά. (BB6)	Επέμβασης «πριν»	32	2,67	1,63	2,386	0,020*	0,289
	Επέμβασης «μετά»	34	2,17	1,83			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; δ. Οι άνθρωποι που χρησιμοποιούν ζώνη είναι περισσότερο υπεύθυνοι. (BB7)	Επέμβασης «πριν»	32	3,67	2,66	2,467	0,017*	0,296
	Επέμβασης «μετά»	34	3	1,79			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; ε. Χρησιμοποιώ ζώνη, μόνο όταν μου το ζητάει συγγενής ή φίλος. (NB1)	Επέμβασης «πριν»	32	2	2	-2,19	0,033*	-0,265
	Επέμβασης «μετά»	34	2,5	1,76			
Πόσο συχνά σκοπεύετε να φοράτε ζώνη τον επόμενο μήνα; (INTENTION)	Επέμβασης «πριν»	32	4,17	2,56	10,226	0,00*	1,176
	Επέμβασης «μετά»	34	1,83	1,17			
Πόσο σας άρεσε η καμπάνια; (RECALL OF THE CAMPAIGN1)	Επέμβασης «πριν»	32	0	0	-156,224	0,00*	-12,996
	Επέμβασης «μετά»	34	5,33	0,58			

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	Ομάδες	N- πληθυσμός	Μέσος Όρος	Τυπική Απόκλιση	t-value	p-value	d
Σαν οδηγό, η καμπάνια σας έπεισε να φοράτε ζώνη όταν οδηγείτε; (RECALL OF THE CAMPAIGN2)	Επέμβασης «πριν»	32	0	0	-166,189	0,00*	-13,825
	Επέμβασης «μετά»	34	3,96	1,65			

Τα αποτελέσματα της σύγκρισης των ομάδων επέμβασης πριν και μετά την εκστρατεία για σχεδόν όλες τις μεταβλητές (BB, NB, CB, DN, PB, intention), δείχνουν ότι υπάρχει μια σημαντική στατιστική διαφορά μεταξύ τους. Παρατηρείται αύξηση των μέσων όρων της ομάδα επέμβασης μετά σε σχέση με την ομάδα επέμβασης πριν την εκστρατεία, η στατιστική σύγκριση αυτών έδειξε ότι υπάρχουν διαφορές μεταξύ τους, δηλαδή ότι η εκστρατεία επηρέασε τη συγκεκριμένη ομάδα.

Όσον αφορά τους συνεπιβάτες, φαίνεται ότι και σε αυτούς η εκστρατεία είχε αποτέλεσμα αφού η διαφορά των απαντήσεων, δεν είναι τυχαία. Υπάρχει και εδώ βελτίωση των απαντήσεων της ομάδας επέμβασης μετά σε σχέση με τις απαντήσεις της ομάδας επέμβασης πριν την εκστρατεία, όσον αφορά την οδική ασφάλεια.

### 6.2.2 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ

Παρουσιάζονται στους πίνακες 6.2.3 και 6.2.4 τα αποτελέσματα της σύγκρισης μεταξύ των ομάδων ελέγχου πριν και μετά την επέμβαση για τους οδηγούς και τους συνεπιβάτες αντίστοιχα. Η υπόθεση είναι και πάλι ότι οι δύο ομάδες είναι ίδιες πριν και μετά την επέμβαση. Το επίπεδο εμπιστοσύνης είναι 95 % και παρουσιάζεται ο πληθυσμός των ομάδων, ο μέσος όρος, η τυπική απόκλιση, καθώς και τα αποτελέσματα του t-test, p-value και Cohen d για κάθε ερώτηση.

**Πίνακας 6.2.3 Σύγκριση αποτελεσμάτων για τις ομάδες ελέγχου πριν και μετά την εκστρατεία (οδηγοί)**

Ομάδα ελέγχου πριν και ομάδα ελέγχου μετά – Οδηγοί Επίπεδο εμπιστοσύνης 95%, Βαθμοί ελευθερίας, df=132							
ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	Ομάδες	N- πληθυσμός	Μέσος Όρος	Τυπική Απόκλιση	t-value	p-value	d
Πόσο σύμφωνος είστε με την χρήση ζώνης ασφαλείας στις ακόλουθες περιπτώσεις; α. Ως οδηγός (BB1)	Ελέγχου «πριν»	62	6,82	0,71	2,468	0,015*	0,147
	Ελέγχου «μετά»	72	6,71	0,78			
Πόσο σύμφωνος είστε με την χρήση ζώνης ασφαλείας στις ακόλουθες περιπτώσεις; β. Ως συνεπιβάτης (μπροστά κάθισμα)(BB2)	Ελέγχου «πριν»	62	6,79	0,83	1,963	0,052	0,117
	Ελέγχου «μετά»	72	6,69	0,87			
Πόσο σύμφωνος είστε με την χρήση ζώνης ασφαλείας στις ακόλουθες περιπτώσεις; γ. Ως συνεπιβάτης (πίσω κάθισμα) (BB3)	Ελέγχου «πριν»	62	5,14	1,78	0,764	0,052	0,046
	Ελέγχου «μετά»	72	5,06	1,7			
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; α. Περισσότεροι έλεγχοι. (CB2)	Ελέγχου «πριν»	51	5,41	1,71	2,247	0,026*	0,158
	Ελέγχου «μετά»	64	5,14	1,7			
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; β. Υψηλότερα πρόστιμα. (CB3)	Ελέγχου «πριν»	51	5,8	1,59	1,282	0,202	0,065
	Ελέγχου «μετά»	64	5,7	1,5			
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; γ. Δυσάρεστο βίωμα σε εσάς ή το στενό σας περιβάλλον.(CB4)	Ελέγχου «πριν»	51	5,35	2,03	-2,318	0,0220*	-0,164
	Ελέγχου «μετά»	64	5,67	1,87			

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	Ομάδες	N- πληθυσμός	Μέσος Όρος	Τυπική Απόκλιση	t-value	p-value	d
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; δ. Καμπάνιες οδικής ασφάλειας στα media. (CB5)	Ελέγχου «πριν	51	3,35	1.8	-0,552	0.582	1.072
	Ελέγχου «μετά»	64	3,42	1.8			
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; ε. Βίντεο από crash test. (CB6)	Ελέγχου «πριν	51	3,08	2.12	0,415	0.678	0.029
	Ελέγχου «μετά»	64	3,02	1.96			
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; στ. Συστήματα ασφαλείας (ηχητική προειδοποίηση). (CB7)	Ελέγχου «πριν	51	4,86	2.34	1,80	0.074	0.127
	Ελέγχου «μετά»	64	4,56	2.4			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; β. Η χρήση ζώνης, είναι χρήσιμη μόνο όταν κάνεις μεγάλες αποστάσεις. (BB5)	Ελέγχου «πριν	62	5.02	2.29	-0,688	0.493	-0.041
	Ελέγχου «μετά»	72	5.11	2.05			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; στ. Αν κάποιος οδηγεί προσεκτικά, δεν χρειάζεται να φορά ζώνη. (BB8)	Ελέγχου «πριν	62	6.45	0.9	6,012	0.00*	0.351
	Ελέγχου «μετά»	72	6.06	1.29			
Όταν οδηγείτε, πόσο πιθανό είναι να ζητήσετε από τον συνεπιβάτη να φορέσει ζώνη; α. Σε αστική περιοχή (DN1)	Ελέγχου «πριν	62	4.39	2.44	4,479	0.00*	0.269
	Ελέγχου «μετά»	72	3,75	2.31			
Όταν οδηγείτε, πόσο πιθανό είναι να ζητήσετε από τον συνεπιβάτη να φορέσει ζώνη; β. Σε υπεραστική περιοχή (DN2)	Ελέγχου «πριν	62	5,49	2.17	2,154	0.033*	0.129
	Ελέγχου «μετά»	72	5,21	2.16			
Όταν οδηγείτε, πόσο πιθανό είναι να ζητήσετε από τον συνεπιβάτη να φορέσει ζώνη; γ. Σε γνωστή διαδρομή (DN3)	Ελέγχου «πριν	62	4,6	2.29	4,664	0.000*	0.280
	Ελέγχου «μετά»	72	3,96	2.28			
Όταν οδηγείτε, πόσο πιθανό είναι να ζητήσετε από τον συνεπιβάτη να φορέσει ζώνη; δ. Σε άγνωστη διαδρομή (DN4)	Ελέγχου «πριν	62	5,47	2.16	5,940	0.000*	0.355
	Ελέγχου «μετά»	72	4,67	2.34			
Όταν οδηγείτε, πόσο πιθανό είναι να ζητήσετε από τον συνεπιβάτη να φορέσει ζώνη; ε. Σε κοντινή απόσταση (DN5)	Ελέγχου «πριν	62	4,08	2.4	4,405	0.000*	0.265
	Ελέγχου «μετά»	72	3,46	2.28			
Όταν οδηγείτε, πόσο πιθανό είναι να ζητήσετε από τον συνεπιβάτη να φορέσει ζώνη; στ. Σε μακρινή απόσταση (DN6)	Ελέγχου «πριν	62	5,71	2.11	3,966	0.000*	0.237
	Ελέγχου «μετά»	72	5,19	2.27			
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; α. Σε αστική περιοχή (PAST BEHAVIOUR1)	Ελέγχου «πριν	62	5,44	2.11	0,576	0.565	0.035
	Ελέγχου «μετά»	72	5,37	1.92			
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; β. Σε υπεραστική περιοχή (PAST BEHAVIOUR2)	Ελέγχου «πριν	62	6,60	1.03	1,482	0.141	0.089
	Ελέγχου «μετά»	72	6,51	0.99			

Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; γ. Σε γνωστή διαδρομή (PAST BEHAVIOUR3)	Ελέγχου «πριν	62	5.53	1.98	2,361	0.019*	0.142
	Ελέγχου «μετά»	72	5.25	1.97			
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; δ. Σε άγνωστη διαδρομή (PAST BEHAVIOUR4)	Ελέγχου «πριν	62	6.21	1.48	1,505	0.134	0.091
	Ελέγχου «μετά»	72	6.08	1.39			
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; ε. Σε κοντινή απόσταση (PAST BEHAVIOUR5)	Ελέγχου «πριν	62	4.68	2.43	0,495	0.622	0.030
	Ελέγχου «μετά»	72	4.61	2.27			

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	Ομάδες	N- πληθυσμός	Μέσος Όρος	Τυπική Απόκλιση	t-value	p-value	d
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; στ. Σε μακρινή απόσταση (PAST BEHAVIOUR6)	Ελέγχου «πριν»	62	6.63	1.02	1,022	0.309	0.061
	Ελέγχου «μετά»	72	6.57	0.93			
Ποιά πιστεύετε ότι είναι η πιθανότητα να σας επιβληθεί πρόστιμο αν δεν φοράτε ζώνη;(CB1)	Ελέγχου «πριν»	62	4.69	1.83	1,175	0.309	0.071
	Ελέγχου «μετά»	72	4.57	1.55			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; α. Χωρίς ζώνη αισθάνομαι ανασφαλής, σαν κάτι να λείπει. (BB4)	Ελέγχου «πριν»	62	5.0	2.16	2,315	0.022*	0.139
	Ελέγχου «μετά»	72	4.71	2			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; γ. Σε ένα σοβαρό ατύχημα, η ζώνη δεν θα κάνει τη διαφορά. (BB6)	Ελέγχου «πριν»	62	5.9	1.83	1,716	0.088	0.103
	Ελέγχου «μετά»	72	5.71	1.86			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; δ. Οι άνθρωποι που χρησιμοποιούν ζώνη είναι περισσότερο υπεύθυνοι. (BB7)	Ελέγχου «πριν»	62	4.03	2.27	1,690	0.093	0.102
	Ελέγχου «μετά»	72	3.81	2.05			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; ε. Χρησιμοποιώ ζώνη, μόνο όταν μου το ζητάει συγγενής ή φίλος. (NB1)	Ελέγχου «πριν»	62	6.277	1.27	-3.827	0.000*	-0.050
	Ελέγχου «μετά»	72	6.29	1.23			
Πόσο συχνά σκοπεύετε να φοράτε ζώνη τον επόμενο μήνα;(INTENTION)	Ελέγχου «πριν»	62	6.03	1.41	0,873	0.384	0.052
	Ελέγχου «μετά»	72	5.96	1.25			
Πόσο σας άρεσε η καμπάνια; (RECALL OF THE CAMPAIGN1)	Ελέγχου «πριν»	62	5.02	1.88	8,989	0.00*	0.496
	Ελέγχου «μετά»	72	4.33	0.58			
Σαν οδηγό, η καμπάνια σας έπεισε να φοράτε ζώνη όταν οδηγείτε; (RECALL OF THE CAMPAIGN2)	Ελέγχου «πριν»	10	5.14	2.06	1,367	0.174	1.125
	Ελέγχου «μετά»	3	3	1.73			

Πίνακας 6.2.4 Σύγκριση αποτελεσμάτων για τις ομάδες ελέγχου πριν και μετά την εκστρατεία (συνεπιβάτες)

Ομάδα ελέγχου πριν και ομάδα ελέγχου μετά – Συνεπιβάτες Επίπεδο εμπιστοσύνης 95%, Βαθμοί ελευθερίας, df=123							
ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	Ομάδες	N- πληθυσμός	Μέσος Όρος	Τυπική Απόκλιση	t-value	p- value	d
Πόσο σύμφωνος είστε με την χρήση ζώνης ασφαλείας στις ακόλουθες περιπτώσεις; α. Ως οδηγός (BB1)	Ελέγχου «πριν»	67	6.67	1.41	5,077	0.00*	0.316
	Ελέγχου «μετά»	58	6.29	0.95			
Πόσο σύμφωνος είστε με την χρήση ζώνης ασφαλείας στις ακόλουθες περιπτώσεις; β. Ως συνεπιβάτης (μπροστά κάθισμα)(BB2)	Ελέγχου «πριν»	67	6.83	0.51	19,081	0.00*	1.211
	Ελέγχου «μετά»	58	6	0.82			
Πόσο σύμφωνος είστε με την χρήση ζώνης ασφαλείας στις ακόλουθες περιπτώσεις; γ. Ως συνεπιβάτης (πίσω κάθισμα) (BB3)	Ελέγχου «πριν»	67	3.78	2.56	7,342	0.00*	0.465
	Ελέγχου «μετά»	58	2.7	2.05			
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; α. Περισσότεροι έλεγχοι. (CB2)	Ελέγχου «πριν»	67	4.31	2.36	-18,735	0.00*	-..076
	Ελέγχου «μετά»	58	6.25	0.96			



ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	Ομάδες	N- πληθυσμός	Μέσος Όρος	Τυπική Απόκλιση	t-value	p- value	d
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; β. Υψηλότερα πρόστιμα. (CB3)	Ελέγχου «πριν»	67	4,77	2,52	-21,413	0.00*	-1,089
	Ελέγχου «μετά»	58	6,75	0,5			
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; γ. Δυσάρεστο βίωμα σε εσάς ή το στενό σας περιβάλλον.(CB4)	Ελέγχου «πριν»	67	4,92	1,89	2,627	0.009*	0,167
	Ελέγχου «μετά»	58	4,5	3			
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; δ. Καμπάνιες οδικής ασφάλειας στα media. (CB5)	Ελέγχου «πριν»	67	3,08	1,75	-7,976	0.00*	-0,513
	Ελέγχου «μετά»	58	4	1,83			
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; ε. Βίντεο από crash test. (CB6)	Ελέγχου «πριν»	67	3,23	1,83	-11,773	0.00*	-0,759
	Ελέγχου «μετά»	58	4,75	2,16			
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; στ. Συστήματα ασφαλείας (ηχητική προειδοποίηση). (CB7)	Ελέγχου «πριν»	67	3,56	2,33	-3,506	0.0006*	-0,222
	Ελέγχου «μετά»	58	4,03	1,87			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; β. Η χρήση ζώνης, είναι χρήσιμη μόνο όταν κάνεις μεγάλες αποστάσεις.(BB5)	Ελέγχου «πριν»	67	2,39	2,15	-1,328	0,187	-0,085
	Ελέγχου «μετά»	58	2,57	2,07			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; στ. Αν κάποιος οδηγεί προσεκτικά, δεν χρειάζεται να φορά ζώνη.(BB8)	Ελέγχου «πριν»	67	1,28	0,57	-7,777	0.00*	-0,487
	Ελέγχου «μετά»	58	1,71	1,11			
Αν σας ζητήσει ο οδηγός να βάλετε ζώνη θα το κάνετε; α. Σε αστική περιοχή (NB2)	Ελέγχου «πριν»	67	6,67	1,03	-10,733	0.00*	-0,453
	Ελέγχου «μετά»	58	7	0			
Αν σας ζητήσει ο οδηγός να βάλετε ζώνη θα το κάνετε; β. Σε υπεραστική περιοχή (NB3)	Ελέγχου «πριν»	67	6,78	0,65	-11,338	0.00*	-0,478
	Ελέγχου «μετά»	58	7	0			
Αν σας ζητήσει ο οδηγός να βάλετε ζώνη θα το κάνετε; γ. Σε γνωστή διαδρομή (NB4)	Ελέγχου «πριν»	67	6,72	0,83	-11,301	0.00*	-0,477
	Ελέγχου «μετά»	58	7	0			
Αν σας ζητήσει ο οδηγός να βάλετε ζώνη θα το κάνετε; δ. Σε άγνωστη διαδρομή (NB5)	Ελέγχου «πριν»	67	6,72	0,83	-11,301	0.00*	-0,477
	Ελέγχου «μετά»	58	7	0			
Αν σας ζητήσει ο οδηγός να βάλετε ζώνη θα το κάνετε; ε. Σε κοντινή απόσταση (NB6)	Ελέγχου «πριν»	67	6,67	1,03	-10,733	0.00*	-0,453
	Ελέγχου «μετά»	58	7	0			
Αν σας ζητήσει ο οδηγός να βάλετε ζώνη θα το κάνετε; στ. Σε μακρινή απόσταση (NB7)	Ελέγχου «πριν»	67	6,78	0,65	-11,338	0.00*	-0,478
	Ελέγχου «μετά»	58	7	0			
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; α. Σε αστική περιοχή (PAST BEHAVIOUR1)	Ελέγχου «πριν»	67	4,72	2,59	-14,045	0.00*	-0,749
	Ελέγχου «μετά»	58	6,14	0,69			
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; β. Σε υπεραστική περιοχή(PAST BEHAVIOUR2)	Ελέγχου «πριν»	67	3,61	2,52	-20,963	0.00*	-1,076
	Ελέγχου «μετά»	58	5,57	0,53			

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	Ομάδες	N- πληθυσμός	Μέσος Όρος	Τυπική Απόκλιση	t-value	p-value	d
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; γ. Σε γνωστή διαδρομή (PAST BEHAVIOUR3)	Ελέγχου «πριν»	67	3,86	2,04	-2,143	0.034*	-0,138
	Ελέγχου «μετά»	58	4,17	2,43			
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; δ. Σε αγνωστή διαδρομή (PAST BEHAVIOUR4)	Ελέγχου «πριν»	67	5,57	0,53	21,307	0.00*	1,198
	Ελέγχου «μετά»	58	3,33	2,59			
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; ε. Σε κοντινή απόσταση (PAST BEHAVIOUR5)	Ελέγχου «πριν»	67	3	1,91	-12,361	0.00*	-0,794
	Ελέγχου «μετά»	58	4,83	2,64			
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; στ. Σε μακρινή απόσταση (PAST BEHAVIOUR6)	Ελέγχου «πριν»	67	3,86	0,90	-2,598	0.011*	-0,155
	Ελέγχου «μετά»	58	4,16	2,57			
Ποιά πιστεύετε ότι είναι η πιθανότητα να σας επιβληθεί πρόστιμο αν δεν φοράτε ζώνη;(CB1)	Ελέγχου «πριν»	67	5,29	1,38	5,814	0.00*	0,368
	Ελέγχου «μετά»	58	4,83	1,1			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; α. Χωρίς ζώνη αισθάνομαι ανασφαλής, σαν κατι να λείπει. (BB4)	Ελέγχου «πριν»	67	4,57	2,07	-2,701	0.008*	-0,174
	Ελέγχου «μετά»	58	4,94	2,18			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; γ. Σε ένα σοβαρό ατύχημα, η ζώνη δεν θα κάνει τη διαφορά. (BB6)	Ελέγχου «πριν»	67	2,43	1,15	3,838	0.00*	0,244
	Ελέγχου «μετά»	58	2,06	1,8			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; δ. Οι άνθρωποι που χρησιμοποιούν ζώνη είναι περισσότερο υπεύθυνοι. (BB7)	Ελέγχου «πριν»	67	4	2	2,899	0.00*	0,186
	Ελέγχου «μετά»	58	3,61	2,17			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; ε. Χρησιμοποιώ ζώνη, μόνο όταν μου το ζητάει συγγενής ή φίλος. (NB1)	Ελέγχου «πριν»	67	1,57	0,53	-9,006	0.00*	-0,548
	Ελέγχου «μετά»	58	2,11	1,28			
Πόσο συχνά σκοπεύετε να φοράτε ζώνη τον επόμενο μήνα;(INTENTION)	Ελέγχου «πριν»	67	5,57	1,51	8,578	0.00*	0,548
	Ελέγχου «μετά»	58	4,5	2,31			
Πόσο σας άρεσε η καμπάνια; (RECALL OF THE CAMPAIGN1)	Ελέγχου «πριν»	67	0	0	0	1	-
	Ελέγχου «μετά»	58	4	0			
Σαν οδηγό, η καμπάνια σας έπεισε να φοράτε ζώνη όταν οδηγείτε; (RECALL OF THE CAMPAIGN2)	Ελέγχου «πριν»	67	0	0	-123,404	0.00*	-6.017
	Ελέγχου «μετά»	58	6	1,41			

Τα αποτελέσματα της σύγκρισης των ομάδων ελέγχου πριν και μετά την εκστρατεία, δείχνουν ότι οι δύο ομάδες, και στους οδηγούς και στους συνεπιβάτες, έχουν μια σημαντική στατιστική διαφορά μεταξύ τους, σχεδόν σε όλους τους παράγοντες. Το γεγονός αυτό, αποκλείεται να οφείλεται στην καμπάνια μια και η ομάδα ελέγχου δεν εκτέθηκε σε αυτήν. Πιθανολογείται ότι η βελτίωση των απαντήσεων ως προς την οδική ασφάλεια, για την ομάδα ελέγχου μετά την εκστρατεία, έγινε διότι την περίοδο που μεσολάβησε από τις πριν στις μετά μετρήσεις, υπήρξαν εκτεταμένοι έλεγχοι από την Τροχαία, καθώς επίσης και τα πρόστιμα για την οδήγηση χωρίς ζώνη ασφαλείας, έγιναν υψηλότερα.

## 6.2.3 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ

Στους πίνακες 6.2.5 και 6.2.6, παρατίθενται τα αποτελέσματα της σύγκρισης μεταξύ των ομάδων επέμβασης και ελέγχου πριν την εκστρατεία για τους οδηγούς και τους συνεπιβάτες αντίστοιχα.

**Πίνακας 6.2.5** Σύγκριση αποτελεσμάτων για τις ομάδες επέμβασης πριν και ελέγχου πριν την εκστρατεία (οδηγοί)

Ομάδα επέμβασης πριν και ομάδα ελέγχου πριν – Οδηγοί Επίπεδο εμπιστοσύνης 95%, Βαθμοί ελευθερίας, df=99							
ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	Ομάδες	N- πληθυσ- μός	Μέσος Όρος	Τυπική Απόκλιση	t-value	p- value	d
Πόσο σύμφωνος είστε με την χρήση ζώνης ασφαλείας στις ακόλουθες περιπτώσεις; α. Ως οδηγός (BB1)	Επέμβασης «πριν»	39	6,62	1,11	-2,505	0.014*	-0.214
	Ελέγχου «πριν»	62	6,82	0,71			
Πόσο σύμφωνος είστε με την χρήση ζώνης ασφαλείας στις ακόλουθες περιπτώσεις; β. Ως συνεπιβάτης (μπροστά κάθισμα)(BB2)	Επέμβασης «πριν»	39	6,59	1,14	-2,346	0.021*	-0.201
	Ελέγχου «πριν»	62	6,79	0,83			
Πόσο σύμφωνος είστε με την χρήση ζώνης ασφαλείας στις ακόλουθες περιπτώσεις; γ. Ως συνεπιβάτης (πίσω κάθισμα) (BB3)	Επέμβασης «πριν»	39	4,51	2,11	-3,804	0.00*	-0.323
	Ελέγχου «πριν»	62	5,14	1,78			
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; α. Περισσότεροι έλεγχοι. (CB2)	Επέμβασης «πριν»	39	5,13	2,21	-1,552	0.124	-0.142
	Ελέγχου «πριν»	51	5,41	1,71			
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; β. Υψηλότερα πρόστιμα. (CB3)	Επέμβασης «πριν»	39	5,33	2,17	-2,707	0.008*	-0.247
	Ελέγχου «πριν»	51	5,8	1,59			
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; γ. Δυσάρεστο βίωμα σε εσάς ή το στενό σας περιβάλλον.(CB4)	Επέμβασης «πριν»	39	5,79	2,15	2,317	0.022*	0.210
	Ελέγχου «πριν»	51	5,35	2,03			
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; δ. Καμπάνιες οδικής ασφάλειας στα media. (CB5)	Επέμβασης «πριν»	39	3,97	2,12	3,457	0.00*	0.315
	Ελέγχου «πριν»	51	3,35	1,8			
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; ε. Βίντεο από crash test. (CB6)	Επέμβασης «πριν»	39	4,28	2,47	5,719	0.00*	0.521
	Ελέγχου «πριν»	51	3,08	2,12			
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; στ. Συστήματα ασφαλείας (ηχητική προειδοποίηση). (CB7)	Επέμβασης «πριν»	39	5,51	1,9	8,721	0.00*	0.774
	Ελέγχου «πριν»	51	3,86	2,34			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; β. Η χρήση ζώνης, είναι χρήσιμη μόνο όταν κάνεις μεγάλες αποστάσεις.(BB5)	Επέμβασης «πριν»	39	2,49	2,29	-2,561	0.012*	-0.214
	Ελέγχου «πριν»	62	2,98	2,29			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; στ. Αν κάποιος οδηγεί προσεκτικά, δεν χρειάζεται να φορά ζώνη.(BB8)	Επέμβασης «πριν»	39	1,74	1,7	1,144	0.255	0.096
	Ελέγχου «πριν»	62	1,6	1,09			
Όταν οδηγείτε, πόσο πιθανό είναι να ζητήσετε από τον συνεπιβάτη να φορέσει ζώνη; α. Σε αστική περιοχή (DN1)	Επέμβασης «πριν»	39	4,77	2,39	1,888	0.062	0.157
	Ελέγχου «πριν»	62	4,39	2,44			

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	Ομάδες	N- πληθυσ μός	Μέσος Όρος	Τυπική Απόκλις η	t-value	p- value	d
Όταν οδηγείτε, πόσο πιθανό είναι να ζητήσετε από τον συνεπιβάτη να φορέσει ζώνη; β. Σε υπεραστική περιοχή (DN2)	Επέμβασης «πριν»	39	6,03	1,77	3,421	0.001*	0.277
	Ελέγχου «πριν»	62	5,48	2,17			
Όταν οδηγείτε, πόσο πιθανό είναι να ζητήσετε από τον συνεπιβάτη να φορέσει ζώνη; γ. Σε γνωστή διαδρομή (DN3)	Επέμβασης «πριν»	39	6,62	1,11	-2,505	0.014*	-0.215
	Ελέγχου «πριν»	62	6,82	0,71			
Όταν οδηγείτε, πόσο πιθανό είναι να ζητήσετε από τον συνεπιβάτη να φορέσει ζώνη; δ. Σε άγνωστη διαδρομή (DN4)	Επέμβασης «πριν»	39	6,59	1,14	-2,346	0.021*	-0.201
	Ελέγχου «πριν»	62	6,79	0,83			
Όταν οδηγείτε, πόσο πιθανό είναι να ζητήσετε από τον συνεπιβάτη να φορέσει ζώνη; ε. Σε κοντινή απόσταση (DN5)	Επέμβασης «πριν»	39	4,51	2,11	-3,804	0.00*	-0.323
	Ελέγχου «πριν»	62	5,14	1,78			
Όταν οδηγείτε, πόσο πιθανό είναι να ζητήσετε από τον συνεπιβάτη να φορέσει ζώνη; στ. Σε μακρινή απόσταση(DN6)	Επέμβασης «πριν»	39	5,13	2,21	-1,552	0.124	-0.142
	Ελέγχου «πριν»	51	5,41	1,71			
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; α. Σε αστική περιοχή (PAST BEHAVIOUR1)	Επέμβασης «πριν»	39	5,33	2,17	-2,707	0.008*	-0.247
	Ελέγχου «πριν»	51	5,8	1,59			
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; β. Σε υπεραστική περιοχή(PAST BEHAVIOUR2)	Επέμβασης «πριν»	39	5,79	2,15	2,317	0.022*	0.210
	Ελέγχου «πριν»	51	5,35	2,03			

Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; γ. Σε γνωστή διαδρομή (PAST BEHAVIOUR3)	Επέμβασης «πριν»	39	5,05	2,25	2,382	0.019*	0.199
	Ελέγχου «πριν»	62	4,6	2,28			
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; δ. Σε άγνωστη διαδρομή (PAST BEHAVIOUR4)	Επέμβασης «πριν»	39	5,87	1,94	2,364	0.020*	0.195
	Ελέγχου «πριν»	62	5,47	2,16			
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; ε. Σε κοντινή απόσταση (PAST BEHAVIOUR5)	Επέμβασης «πριν»	39	4,44	2,48	1,759	0.086	0.147
	Ελέγχου «πριν»	62	4,08	2,4			
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; στ. Σε μακρινή απόσταση (PAST BEHAVIOUR6)	Επέμβασης «πριν»	39	6,08	1,74	2,352	0.021*	0.234
	Ελέγχου «πριν»	62	5,71	2,11			
Ποιά πιστεύετε ότι είναι η πιθανότητα να σας επιβληθεί πρόστιμο αν δεν φοράτε ζώνη;(CB1)	Επέμβασης «πριν»	39	5,67	2,24	1,257	0.212	0.106
	Ελέγχου «πριν»	62	5,44	2,11			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; α. Χωρίς ζώνη αισθάνομαι ανασφαλής, σαν κάτι να λείπει. (BB4)	Επέμβασης «πριν»	39	6,95	0,22	7,864	0.00*	0.470
	Ελέγχου «πριν»	62	6,6	1,03			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; γ. Σε ένα σοβαρό ατύχημα, η ζώνη δεν θα κάνει τη διαφορά. (BB6)	Επέμβασης «πριν»	39	5,59	2,33	0,327	0.744	0.028
	Ελέγχου «πριν»	62	5,53	1,98			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; δ. Οι άνθρωποι που χρησιμοποιούν ζώνη είναι περισσότερο υπεύθυνοι. (BB7)	Επέμβασης «πριν»	39	6,08	1,83	-0,918	0.361	-0.078
	Ελέγχου «πριν»	62	6,21	1,48			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; ε. Χρησιμοποιώ ζώνη, μόνο όταν μου το ζητάει συγγενής ή φίλος. (NB1)	Επέμβασης «πριν»	39	5,1	2,49	2,038	0.044*	0.171
	Ελέγχου «πριν»	62	4,68	2,43			



ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	Ομάδες	N- πληθυσμός	Μέσος Όρος	Τυπική Απόκλιση	t-value	p-value	d
Πόσο συχνά σκοπεύετε να φοράτε ζώνη τον επόμενο μήνα; (INTENTION)	Επέμβασης «πριν»	39	6,72	0,79	1,231	0.221	0.099
	Ελέγχου «πριν»	62	6,63	1,01			
Πόσο σας άρεσε η καμπάνια; (RECALL OF THE CAMPAIGN1)	Επέμβασης «πριν»	39	4,36	2,06	-2,004	0.048*	-0.169
	Ελέγχου «πριν»	62	4,69	1,83			
Σαν οδηγό, η καμπάνια σας έπεισε να φοράτε ζώνη όταν οδηγείτε; (RECALL OF THE CAMPAIGN2)	Επέμβασης «πριν»	39	5,44	2,2	2,411	0.018*	0.202
	Ελέγχου «πριν»	62	5	2,16			

**Πίνακας 6.2.6** Σύγκριση αποτελεσμάτων για τις ομάδες επέμβασης πριν και ελέγχου πριν την εκστρατεία (συνεπιβάτες)

Ομάδα επέμβασης πριν και ομάδα ελέγχου πριν – Συνεπιβάτες Επίπεδο εμπιστοσύνης 95%, Βαθμοί ελευθερίας, df=64							
ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	Ομάδες	N- πληθυσμός	Μέσος Όρος	Τυπική Απόκλιση	t-value	p- value	d
Πόσο σύμφωνος είστε με την χρήση ζώνης ασφαλείας στις ακόλουθες περιπτώσεις; α. Ως οδηγός (BB1)	Επέμβασης «πριν»	32	7	0	7,840	0.00*	0.33
	Ελέγχου «πριν»	67	6,67	1,41			
Πόσο σύμφωνος είστε με την χρήση ζώνης ασφαλείας στις ακόλουθες περιπτώσεις; β. Ως συνεπιβάτης (μπροστά κάθισμα) (BB2)	Επέμβασης «πριν»	32	7	0	11,167	0.00*	0.471
	Ελέγχου «πριν»	67	6,83	0,51			
Πόσο σύμφωνος είστε με την χρήση ζώνης ασφαλείας στις ακόλουθες περιπτώσεις; γ. Ως συνεπιβάτης (πίσω κάθισμα) (BB3)	Επέμβασης «πριν»	32	2,5	1,38	-7,869	0.00*	-0.622
	Ελέγχου «πριν»	67	3,78	2,56			
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; α. Περισσότεροι έλεγχοι. (CB2)	Επέμβασης «πριν»	32	4,83	2,14	2,547	0,012*	0,23
	Ελέγχου «πριν»	67	4,31	2,36			
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; β. Υψηλότερα πρόστιμα. (CB3)	Επέμβασης «πριν»	32	5,17	2,32	1,816	0,072	0,165
	Ελέγχου «πριν»	67	4,77	2,52			
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; γ. Δυσάρεστο βίωμα σε εσάς ή το στενό σας περιβάλλον. (CB4)	Επέμβασης «πριν»	32	5,83	1,60	5,818	0.00*	0.519
	Ελέγχου «πριν»	67	4,92	1,89			
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; δ. Καμπάνιες οδικής ασφάλειας στα media. (CB5)	Επέμβασης «πριν»	32	4,67	0,52	18,763	0.00*	1,231
	Ελέγχου «πριν»	67	3,08	1,75			
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; ε. Βίντεο από crash test. (CB6)	Επέμβασης «πριν»	32	3,5	2,17	1,419	0,158	0.034
	Ελέγχου «πριν»	67	3,23	1,83			
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; στ. Συστήματα ασφαλείας (ηχητική προειδοποίηση). (CB7)	Επέμβασης «πριν»	32	2,7	1,3	-5,703	0.00*	-0.455
	Ελέγχου «πριν»	67	3,56	2,33			

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	Ομάδες	N- πληθυσμός	Μέσος Όρος	Τυπική Απόκλιση	t-value	p- value	d
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; β. Η χρήση ζώνης, είναι χρήσιμη μόνο όταν κάνεις μεγάλες αποστάσεις. (BB5)	Επέμβασης «πριν»	32	2,33	1,75	-0,346	0,731	-0,03
	Ελέγχου «πριν»	67	2,39	2,15			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; στ. Αν κάποιος οδηγεί προσεκτικά, δεν χρειάζεται να φορά ζώνη. (BB8)	Επέμβασης «πριν»	32	1,33	0,52	1,010	0,315	0,091
	Ελέγχου «πριν»	67	1,28	0,57			
Αν σας ζητήσει ο οδηγός να βάλετε ζώνη θα το κάνετε; α. Σε αστική περιοχή (NB2)	Επέμβασης «πριν»	32	6,83	0,41	2,838	0,005*	0,204
	Ελέγχου «πριν»	67	6,67	1,03			
Αν σας ζητήσει ο οδηγός να βάλετε ζώνη θα το κάνετε; β. Σε υπεραστική περιοχή (NB3)	Επέμβασης «πριν»	32	7	0	11,338	0,00*	0,478
	Ελέγχου «πριν»	67	6,78	0,65			
Αν σας ζητήσει ο οδηγός να βάλετε ζώνη θα το κάνετε; γ. Σε γνωστή διαδρομή (NB4)	Επέμβασης «πριν»	32	7	0	11,301	0,00*	0,477
	Ελέγχου «πριν»	67	6,72	0,83			
Αν σας ζητήσει ο οδηγός να βάλετε ζώνη θα το κάνετε; δ. Σε αγνωστή διαδρομή (NB5)	Επέμβασης «πριν»	32	7	0	11,301	0,00*	0,47
	Ελέγχου «πριν»	67	6,72	0,83			
Αν σας ζητήσει ο οδηγός να βάλετε ζώνη θα το κάνετε; ε. Σε κοντινή απόσταση (NB6)	Επέμβασης «πριν»	32	6,67	0,52	0	1	0
	Ελέγχου «πριν»	67	6,67	1,03			
Αν σας ζητήσει ο οδηγός να βάλετε ζώνη θα το κάνετε; στ. Σε μακρινή απόσταση (NB7)	Επέμβασης «πριν»	32	7	0	11,338	0,00*	0,478
	Ελέγχου «πριν»	67	6,78	0,65			
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; α. Σε αστική περιοχή (PAST BEHAVIOUR1)	Επέμβασης «πριν»	32	3,67	2,94	-4,022	0,00*	-0,378
	Ελέγχου «πριν»	67	4,72	2,59			
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; β. Σε υπεραστική περιοχή (PAST BEHAVIOUR2)	Επέμβασης «πριν»	32	2	1,26	-10,456	0,00*	-0,808
	Ελέγχου «πριν»	67	3,61	2,52			

Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; γ. Σε γνωστή διαδρομή (PAST BEHAVIOUR3)	Επέμβασης «πριν»	32	3,17	1,83	-5,350	0,00*	-0,464
	Ελέγχου «πριν»	67	4,17	2,43			
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; δ. Σε αγνωστή διαδρομή (PAST BEHAVIOUR4)	Επέμβασης «πριν»	32	1,83	0,98	-10,825	0,00*	-0,766
	Ελέγχου «πριν»	67	3,33	2,59			
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; ε. Σε κοντινή απόσταση (PAST BEHAVIOUR5)	Επέμβασης «πριν»	32	4,67	2,88	-0,618	0,537	-0,057
	Ελέγχου «πριν»	67	4,83	2,64			
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; στ. Σε μακρινή απόσταση (PAST BEHAVIOUR6)	Επέμβασης «πριν»	32	3,63	1,9	-1,579	0,117	-0,154
	Ελέγχου «πριν»	67	3,86	0,9			
Ποιά πιστεύετε ότι είναι η πιθανότητα να σας επιβληθεί πρόστιμο αν δεν φοράτε ζώνη; (CB1)	Επέμβασης «πριν»	32	4,83	1,47	0	1	0
	Ελέγχου «πριν»	67	4,83	1,1			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; α. Χωρίς ζώνη αισθανομαι ανασφαλής, σαν κάτι να λείπει. (BB4)	Επέμβασης «πριν»	32	4,33	2,8	-2,541	0,012*	-0,243
	Ελέγχου «πριν»	67	4,94	2,18			

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ	Ομάδες	N- πληθυσμός	Μέσος Όρος	Τυπική Απόκλιση	t-value	p-value	d
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; γ. Σε ένα σοβαρό ατύχημα, η ζώνη δεν θα κάνει τη διαφορά. (BB6)	Επέμβασης «πριν»	32	2,67	1,63	3,920	0,00*	0,356
	Ελέγχου «πριν»	67	2,06	1,8			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; δ. Οι άνθρωποι που χρησιμοποιούν ζώνη είναι περισσότερο υπεύθυνοι. (BB7)	Επέμβασης «πριν»	32	3,67	2,66	0,260	0,796	0,024
	Ελέγχου «πριν»	67	3,61	2,17			
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; ε. Χρησιμοποιώ ζώνη, μόνο όταν μου το ζητάει συγγενής ή φίλος. (NB1)	Επέμβασης «πριν»	32	2	2	-0,674	0,504	-0,065
	Ελέγχου «πριν»	67	2,11	1,28			
Πόσο συχνά σκοπεύετε να φοράτε ζώνη τον επόμενο μήνα; (INTENTION)	Επέμβασης «πριν»	32	4,17	2,56	-1,44	0,152	-0,135
	Ελέγχου «πριν»	67	4,5	2,31			
Πόσο σας άρεσε η καμπάνια; (RECALL OF THE CAMPAIGN1)	Επέμβασης «πριν»	32	0	0	0	1	-
	Ελέγχου «πριν»	67	4	0			
Σαν οδηγό, η καμπάνια σας έπεισε να φοράτε ζώνη όταν οδηγείτε; (RECALL OF THE CAMPAIGN2)	Επέμβασης «πριν»	32	0	0	-142,553	0,00*	-6,017
	Ελέγχου «πριν»	67	6	1,41			

Τα αποτελέσματα της σύγκρισης των ομάδων επέμβασης και ελέγχου πριν την εκστρατεία, δείχνουν ότι οι δύο ομάδες, και στους οδηγούς και στους συνεπιβάτες, έχουν μια σημαντική στατιστική διαφορά μεταξύ τους, σχεδόν σε όλους τους παράγοντες. Το γεγονός αυτό, δείχνει ότι οι δύο ομάδες είχαν εξ αρχής διαφορά μεταξύ τους, πράγμα που σημαίνει ότι δεν μπορεί να επισημανθεί με σιγουριά, ότι οποιαδήποτε διαφορά παρατηρηθεί μεταξύ αυτών μετά την επέμβαση, οφείλεται στην ίδια την εκστρατεία.

### 6.3 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΓΡΑΜΜΙΚΗΣ ΠΑΛΙΝΔΡΟΜΗΣΗΣ (REGRESSION ANALYSIS)

Στο υποκεφάλαιο αυτό, δίνονται τα αποτελέσματα της γραμμικής παλινδρόμησης των πειραμάτων που αναφέρθηκαν αναλυτικά στο κεφάλαιο 3.3.8.2. Η διαδικασία της γραμμικής παλινδρόμησης για την εκστρατεία για τη χρήση ζώνης ασφαλείας κατά την διάρκεια της οδήγησης, έγινε μόνο και για τους οδηγούς και για τους συνεπιβάτες. Γραμμική παλινδρόμηση έγινε και για τις τρεις μεθόδους σχεδιασμού που επιλέχθηκαν να εφαρμοστούν και τα αποτελέσματα παρουσιάζονται για κάθε μέθοδο ξεχωριστά. Όπως και στο αντίστοιχο κεφάλαιο για την εκστρατεία του αλκοόλ και της οδήγησης, έτσι και εδώ για κάθε μέθοδο σχεδιασμού παρατίθενται τρεις πίνακες. Ο πρώτος περιέχει τα τρία πρώτα πειράματα που εφαρμόστηκαν για την πρόβλεψη της μεταβλητής «πρόθεση» και ο δεύτερος τα τρία τελευταία πειράματα για την πρόβλεψη της συμπεριφοράς, και αναγράφεται σε αυτούς τα  $R^2$  και Adjusted  $R^2$ , καθώς και ο συντελεστής F. Ο τρίτος πίνακας περιλαμβάνει τους συντελεστές (coefficients) των παραγόντων BB, CB, NB, DN, Intention.

#### 6.3.1 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΙΚΗΣ ΠΑΛΙΝΔΡΟΜΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΕΘΟΔΟ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ «THE 2 GROUP BEFORE-AFTER RANDOMIZED EXPERIMENT»

Ακολουθούν τα αποτελέσματα που αφορούν την πρόβλεψη της πρόθεσης και της συμπεριφοράς με την μέθοδο αξιολόγησης "the 2 group before-after randomized experiment". Στους πίνακες 6.3.1.1 και 6.3.1.2 παραθέτονται η γραμμική παλινδρόμηση και η αξιοπιστία των έξι πειραμάτων ( $R^2$ , adjusted  $R^2$ , F) που αναλύονται στο κεφάλαιο 3.2.7.2 για τους οδηγούς. Στον πίνακα 6.3.1.3 παραθέτονται οι συντελεστές (coefficients) για τους παράγοντες BB, CB, NB, PB, DN, Intention πάλι για την ομάδα των οδηγών. Στους πίνακες 6.3.1.4, 6.3.1.5, 6.3.1.6 παρουσιάζονται τα αντίστοιχα αποτελέσματα των πειραμάτων για την ομάδα των συνεπιβατών.

**Πίνακας 6.3.1.1** Γραμμική παλινδρόμηση για την πρόβλεψη της πρόθεσης για τη χρήση ζώνης ασφαλείας, με τη μέθοδο “the 2 group before-after randomized experiment” στους οδηγούς

Πείραμα	Ομάδα	R <sup>2</sup>	Adjusted R <sup>2</sup>	F
1	ΟΔΗΓΟΙ			
	Επέμβασης πριν	0,575	0,539	15,79
	Ελέγχου πριν	0,589	0,56	20,407
	Επέμβασης μετά	0,665	0,53	4,95
	Ελέγχου μετά	0,662	0,642	32,799
	Ελέγχου πριν +	0,621	0,609	52,799
	Ελέγχου μετά			
	Επέμβασης πριν +	0,579	0,566	44,516
	Ελέγχου πριν			
2	ΟΔΗΓΟΙ			
	Επέμβασης πριν	0,585	0,534	11,901
	Ελέγχου πριν	0,627	0,594	18,810
	Επέμβασης μετά	0,671	0,52	4,447
	Ελέγχου μετά	0,662	0,636	25,848
	Ελέγχου πριν +	0,63	0,615	43,524
	Ελέγχου μετά			
	Επέμβασης πριν +	0,601	0,584	36,161
	Ελέγχου πριν			
3	ΟΔΗΓΟΙ			
	Επέμβασης πριν	0,868	0,848	43,47
	Ελέγχου πριν	0,776	0,752	31,79
	Επέμβασης μετά	0,87	0,802	12,806
	Ελέγχου μετά	0,825	0,809	51,116
	Ελέγχου πριν +	0,795	0,785	82,135
	Ελέγχου μετά			
	Επέμβασης πριν +	0,787	0,776	70,191
	Ελέγχου πριν			

**Πίνακας 6.3.1.2** Γραμμική παλινδρόμηση για την πρόβλεψη της συμπεριφοράς για τη χρήση ζώνης ασφαλείας, με τη μέθοδο “the 2 group before-after randomized experiment”, για την ομάδα των οδηγών

Πείραμα	Ομάδα	R <sup>2</sup>	Adjusted R <sup>2</sup>	F
4	ΟΔΗΓΟΙ	0,755	0,658	7,725
	Επέμβασης μετά			
5	ΟΔΗΓΟΙ			
	Επέμβασης μετά	0,761	0,652	6,954
6	ΟΔΗΓΟΙ	0,906	0,856	18,374
	Επέμβασης μετά			



Πίνακας 6.3.1.3 Συντελεστές , μέθοδος: “the 2 group before-after randomized experiment” οδηγοί

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandardized coefficients		Unstandardized coefficients	t	p
			B	Std. Error			
1	Επέμβασης πριν	Σταθερά	-0,368	1,125		-0,327	0,746
		BB	0,658	0,29	0,382	2,268	0,03
		CB	-0,013	0,135	-0,012	-0,098	0,922
		NB	0,464	0,172	0,437	2,695	0,011
	Ελέγχου πριν	Σταθερά	0,03	0,868		0,034	0,973
		BB	0,542	0,151	0,358	3,588	0,001
		CB	-0,047	0,058	-0,07	-0,805	0,424
		NB1	0,215	0,061	0,331	3,533	0,001
		NB2	0,31	0,112	0,281	2,758	0,008
	Επέμβασης μετά	Σταθερά	-2,01	2,129		-0,944	0,354
		BB1	0,008	0,066	0,016	0,12	0,906
		BB2	1,145	0,568	0,485	2,014	0,055
		BB3	-0,368	0,503	-0,175	-0,732	0,471
		BB4	0,001	0,086	0,001	0,009	0,993
		BB5	0,124	0,087	0,236	1,419	0,168
		BB6	-0,009	0,094	-0,016	-0,098	0,922
		BB7	0,232	0,16	0,252	1,446	0,161
		CB	0,034	0,075	0,062	0,454	0,654
		NB1	0,158	0,107	0,255	1,473	0,153
		NB2	-0,011	0,074	-0,018	-0,144	0,887
	Ελέγχου μετά	Σταθερά	0,633	0,643		0,985	0,328
		CB	-0,049	0,048	-0,074	-1,027	0,308
		NB1	0,274	0,05	0,437	5,42	0
		NB2	0,222	0,078	0,218	2,849	0,006
		BB	0,499	0,1	0,399	4,977	0
	Ελέγχου πριν+ Ελέγχου μετά	Σταθερά	0,333	0,519		0,642	0,522
		BB	0,524	0,084	0,384	6,243	0
		CB	-0,049	0,037	-0,073	-1,334	0,185
		NB1	0,243	0,039	0,381	6,29	0
		NB2	0,264	0,064	0,249	4,1	0
	Επέμβασης πριν +Ελέγχου πριν	Σταθερά	-0,06	0,647		-0,092	0,927
		BB	0,601	0,13	0,375	4,618	0
		CB	-0,036	0,051	-0,047	-0,71	0,479
		NB	0,485	0,082	0,479	5,895	0

Πίνακας 6.3.1.3 (συνέχεια)

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandardized coefficients		Unstandardized coefficients	t	p
			B	Std. Error	Beta		
2	Επέμβασης πριν	Σταθερά	-0,31	1,133		-0,274	0,786
		BB	0,522	0,336	0,302	1,552	0,13
		CB	-0,006	0,135	-0,006	-0,047	0,963
		NB	0,459	0,173	0,432	2,65	0,012
		DN	0,134	0,164	0,122	0,821	0,417
	Ελέγχου πριν	Σταθερά	0,023	0,834		0,028	0,978
		BB	0,518	0,145	0,342	3,559	0,001
		CB	-0,065	0,056	-0,096	-1,152	0,254
		NB1	0,159	0,063	0,245	2,52	0,015
		NB2	0,252	0,111	0,228	2,277	0,027
		DN	0,179	0,075	0,232	2,39	0,02
	Επέμβασης μετά	Σταθερά	-2,047	2,154		-0,95	0,351
		BB1	0,008	0,067	0,017	0,127	0,9
		BB2	1,053	0,591	0,446	1,783	0,087
		BB3	-0,258	0,534	-0,123	-0,484	0,633
		BB4	-0,041	0,107	-0,072	-0,387	0,702
		BB5	0,107	0,091	0,204	1,172	0,253
		BB6	-0,022	0,097	-0,038	-0,231	0,819
		BB7	0,231	0,162	0,251	1,426	0,167
		CB	0,033	0,076	0,06	0,435	0,667
		NB1	0,155	0,108	0,25	1,428	0,166
		NB2	-0,015	0,075	-0,026	-0,203	0,841
		DN	0,069	0,103	0,121	0,675	0,506
	Ελέγχου μετά	Σταθερά	0,634	0,649		0,977	0,332
		BB	0,498	0,107	0,398	4,665	0
		CB	-0,05	0,049	-0,074	-1,017	0,313
		NB1	0,273	0,055	0,436	4,991	0
		NB2	0,222	0,079	0,218	2,826	0,006
		DN	0,001	0,059	0,002	0,025	0,98
	Ελέγχου πριν + Ελέγχου μετά	Σταθερά	0,376	0,515		0,731	0,466
		BB1	0,489	0,086	0,358	5,704	0
		BB2	-0,056	0,037	-0,083	-1,522	0,131
		BB3	0,216	0,041	0,339	5,213	0
		CB	0,257	0,064	0,242	4,02	0
		NB	0,08	0,046	-0,112	1,748	0,083
	Επέμβασης πριν + Ελέγχου πριν	Σταθερά	-0,078	0,633		-0,122	0,903
		BB	0,551	0,129	0,344	4,264	0
		CB	-0,051	0,051	-0,066	-1,01	0,315
		NB	0,412	0,086	0,407	4,769	0
		DN	0,156	0,068	0,176	2,291	0,024

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandardized coefficients		Unstandardized coefficients	t	p
			B	Std. Error	Beta		
3	Επέμβασης πριν	Σταθερά	-1,191	0,655		-1,819	0,078
		BB	0,316	0,193	0,183	1,637	0,111
		CB	-0,155	0,079	-0,138	-1,956	0,059
		NB	-0,052	0,116	-0,049	-0,452	0,654
		DN	-0,062	0,096	-0,056	-0,646	0,523
		PB	1,136	0,135	0,915	8,444	0
	Ελέγχου πριν	Σταθερά	-0,472	0,657		-0,718	0,476
		BB1	0,166	0,128	0,11	1,304	0,198
		BB2	0,015	0,046	0,022	0,325	0,746
		BB3	0,066	0,052	0,102	1,281	0,206
		CB	0,235	0,087	0,213	2,715	0,009
		NB	0,024	0,064	0,031	0,377	0,708
		DN	0,608	0,1	0,609	6,057	0
	Επέμβασης μετά	Σταθερά	2,648	1,594		1,661	0,11
		BB1	0,02	0,043	0,039	0,467	0,645
		BB2	0,023	0,417	0,01	0,056	0,956
		BB3	-0,343	0,344	-0,163	-0,998	0,329
		BB4	-0,019	0,069	-0,032	-0,27	0,79
		BB5	-0,054	0,065	-0,102	-0,828	0,416
		BB6	0,027	0,063	0,045	0,421	0,678
		BB7	0,009	0,111	0,01	0,084	0,934
		CB	0,046	0,049	0,082	0,93	0,362
		NB1	0,134	0,07	0,216	1,918	0,068
		NB2	-0,038	0,049	-0,065	-0,791	0,437
		DN	0,009	0,067	0,016	0,134	0,895
		PB	0,825	0,139	0,913	5,929	0
	Ελέγχου μετά	Σταθερά	0,008	0,477		0,016	0,987
		BB	0,201	0,086	0,161	2,337	0,023
		CB	0,014	0,036	0,021	0,385	0,702
		NB1	0,154	0,043	0,246	3,626	0,001
		NB2	0,168	0,057	0,165	2,93	0,005
		DN	-0,048	0,043	-0,071	-1,114	0,269
		PB	0,553	0,071	0,595	7,788	0
	Ελέγχου πριν + Ελέγχου μετά	Σταθερά	-0,235	0,389		-0,604	0,547
		BB	0,178	0,071	0,13	2,505	0,014
		CB	0,014	0,028	0,022	0,513	0,609
		NB1	0,107	0,033	0,168	3,271	0,001
		NB2	0,204	0,048	0,192	4,247	0
		DN	-0,012	0,035	-0,017	-0,35	0,727
		PB	0,588	0,058	0,611	10,127	0



Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandardized coefficients		Unstandardized coefficients	t	p
			B	Std. Error	Beta		
3	Επέμβασης πριν + Ελέγχου πριν	Σταθερά	-0,491	0,468		-1,051	0,296
		BB	0,215	0,102	0,134	2,11	0,037
		CB	-0,013	0,037	-0,017	-0,343	0,732
		NB	0,164	0,069	0,162	2,372	0,02
		DN	0,004	0,053	0,005	0,079	0,938
		PB	0,739	0,081	0,672	9,105	0
4	Επέμβασης μετά	Σταθερά	-5,65	2,011		-2,809	0,009
		CB	-0,014	0,071	-0,023	-	0,846
						0,0196	
		NB1	0,029	0,101	0,042	0,0283	0,779
		NB2	0,033	0,07	0,05	0,469	0,643
		BB1	-0,015	0,062	-0,026	-0,234	0,817
		BB2	1,345	0,537	0,515	2,506	0,019
		BB3	-0,014	0,475	-0,006	-0,029	0,977
		BB4	0,017	0,081	0,026	0,208	0,837
		BB5	0,212	0,082	0,366	2,578	0,016
		BB6	-0,0045	0,089	-0,07	-0,511	0,614
		BB7	0,27	0,152	0,265	1,78	0,087
5	Επέμβασης μετά	Σταθερά	-5,689	2,029		-2,804	0,01
		CB	-0,015	0,072	-0,025	-0,209	0,836
		NB1	0,026	0,102	0,037	0,25	0,804
		NB2	0,028	0,071	0,043	0,394	0,697
		BB1	-0,014	0,063	-0,025	-0,223	0,826
		BB2	1,248	0,557	0,478	2,242	0,034
		BB3	0,102	0,503	0,044	0,203	0,84
		BB4	-0,028	0,101	-0,043	-0,274	0,786
		BB5	0,195	0,086	0,336	2,261	0,033
		BB6	-0,059	0,092	-0,091	-0,648	0,523
		BB7	0,269	0,153	0,264	1,76	0,091
		DN	0,073	0,097	0,116	0,756	0,457



Πίνακας 6.3.1.3 (συνέχεια)

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandardized coefficients		Unstandardized coefficients	t	p
			B	Std. Error	Beta		
6	Επέμβασης μετά	Σταθερά	-4,19	1,328		-3,155	0,004
		BB1	-0,02	0,04	-0,036	-0,5	0,622
		BB2	0,477	0,38	0,182	1,252	0,223
		BB3	0,292	0,325	0,125	0,898	0,379
		BB4	0,003	0,065	0,004	0,041	0,967
		BB5	0,116	0,057	0,201	2,043	0,053
		BB6	-0,043	0,059	-0,066	-0,729	0,474
		BB7	0,1	0,102	0,098	0,974	0,34
		CB	-0,039	0,046	-0,064	-0,849	0,404
		NB1	-0,088	0,068	-0,128	-1,286	0,211
		NB2	0,039	0,046	0,06	0,858	0,4
		DN	0,022	0,063	0,035	0,357	0,724
		INTENTION	0,733	0,124	0,662	5,929	0

**Πίνακας 6.3.1.4** Γραμμική παλινδρόμηση για την πρόβλεψη της πρόθεσης για τη χρήση ζώνης ασφαλείας , με τη μέθοδο “the 2 group before-after randomized experiment” στους συνεπιβάτες

Πείραμα	Ομάδα	R <sup>2</sup>	Adjusted R <sup>2</sup>	F
1	Επέμβασης πριν	0,734	0,625	6,736
	Ελέγχου πριν	0,368	0,268	3,684
	Επέμβασης μετά	0,87	0,828	20,91
	Ελέγχου μετά	0,521	0,431	5,79
	Ελέγχου πριν +	0,396	0,349	8,383
	Ελέγχου μετά			
	Επέμβασης πριν +	0,441	0,384	7,787
	Ελέγχου πριν			
2	Επέμβασης πριν	0,743	0,621	6,086
	Ελέγχου πριν	0,374	0,262	3,346
	Επέμβασης μετά	0,871	0,823	18,053
	Ελέγχου μετά	0,536	0,437	5,43
	Ελέγχου πριν +	0,409	0,357	7,888
	Ελέγχου μετά			
	Επέμβασης πριν +	0,441	0,377	6,934
	Ελέγχου πριν			
3	Επέμβασης πριν	0,743	0,621	6,086
	Ελέγχου πριν	0,738	0,686	14,102
	Επέμβασης μετά	0,919	0,884	26,212
	Ελέγχου μετά	0,636	0,549	7,309
	Ελέγχου πριν +	0,464	0,612	18,749
	Ελέγχου μετά			
	Επέμβασης πριν +	0,709	0,672	19,249
	Ελέγχου πριν			

**Πίνακας 6.3.1.5** Γραμμική παλινδρόμηση για την πρόβλεψη της συμπεριφοράς για τη χρήση ζώνης ασφαλείας , με τη μέθοδο “the 2 group before-after randomized experiment” στους συνεπιβάτες

Πείραμα	Ομάδα	R <sup>2</sup>	Adjusted R <sup>2</sup>	F
4	Επέμβασης μετά	0,783	0,713	11,240
5	Επέμβασης μετά	0,783	0,701	9,604
6	Επέμβασης μετά	0,864	0,805	14,586

Πίνακας 6.3.1.6 Συντελεστές , μέθοδος: “the 2 group before-after randomized experiment” συνεπιβάτες

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandardized coefficients		Unstandardized coefficients	t	p
			B	Std. Error			
1	Επέμβασης πριν	Σταθερά	-30,203	11,143		-	
		BB1	0,067	0,119	0,085	0,561	0,58
		BB2	2,972	1,193	0,353	2,492	0,021
		BB3	0,746	1,009	0,088	0,739	0,468
		BB4	0,114	0,104	0,143	1,093	0,286
		BB5	0,089	0,087	0,121	1,026	0,316
		BB6	-0,046	0,09	-0,058	-0,509	0,616
		BB7	0,163	0,288	0,08	0,566	0,577
		CB	0,008	0,091	0,012	0,088	0,93
		NB	1,259	0,391	0,464	3,222	0,004
	Ελέγχου πριν	Σταθερά	-1,342	1,773		-0,757	0,452
		BB1	0,049	0,079	0,069	0,62	0,538
		BB2	1,08	0,778	0,743	1,388	0,171
		BB3	-0,794	0,764	-0,557	-1,039	0,303
		BB4	0,084	0,088	0,114	0,956	0,343
		BB5	0,113	0,082	0,171	1,387	0,171
		BB6	0,043	0,075	0,065	0,57	0,571
		BB7	0,247	0,181	0,158	1,361	0,179
		CB	-0,098	0,07	-0,152	-1,393	0,169
		NB	0,437	0,209	0,249	2,093	0,041
	Επέμβασης μετά	Σταθερά	6,045	3,014		2,005	0,056
		BB	0,467	0,22	0,22	2,121	0,044
		CB	-0,053	0,035	-0,12	-1,522	0,141
		NB1	0,391	0,092	0,545	4,258	0
		NB2	-0,192	0,078	-0,222	-2,458	0,021
		NB3	-3,616	0,939	-0,917	-3,851	0,001
		NB5	1,848	0,648	0,532	2,849	0,009
		NB7	0,543	0,262	0,313	2,067	0,049
		NB8	0,743	0,78	0,156	0,953	0,35
	Ελέγχου μετά	Σταθερά	1,66	1,953		0,85	0,4
		BB1	0,008	0,06	0,014	0,13	0,897
		BB2	0,767	0,191	0,639	4,019	0
		BB3	-0,898	0,35	-0,431	-2,562	0,014
		BB4	0,076	0,065	0,131	1,174	0,246
		BB5	0,056	0,061	0,113	0,909	0,368
		BB6	-0,017	0,065	-0,03	-0,256	0,799
		BB7	0,347	0,136	0,289	2,546	0,014
		CB	-0,023	0,045	-0,056	-0,519	0,606
		NB	0,438	0,207	0,252	2,119	0,039

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandardized coefficients		Unstandardized coefficients	t	p
			B	Std. Error	Beta		
1	Ελέγχου πριν+ Ελέγχου μετά	Σταθερά	-0,861	1,231		-0,7	0,486
		BB1	0,016	0,049	0,025	0,332	0,74
		BB2	0,676	0,215	0,497	3,146	0,002
		BB3	-0,454	0,249	-0,289	-1,821	0,071
		BB4	0,082	0,054	0,121	1,498	0,137
		BB5	0,093	0,051	0,158	1,846	0,068
		BB6	0,021	0,05	0,033	0,416	0,679
		BB7	0,297	0,112	0,211	2,667	0,009
		CB	-0,066	0,04	-0,125	-1,65	0,102
		NB	0,431	0,144	0,246	3,001	0,003
	Επέμβασης πριν+Ελέγχου πριν	Σταθερά	-2,415	1,609		-1,501	0,137
		BB1	0,104	0,063	0,141	1,641	0,104
		BB2	1,235	0,54	0,669	2,286	0,025
		BB3	-0,984	0,527	-0,544	-1,867	0,065
		BB4	0,161	0,066	0,211	2,444	0,016
		BB5	0,102	0,059	0,149	1,714	0,09
		BB6	-0,003	0,058	-0,005	-0,059	0,953
		BB7	0,245	0,145	0,144	1,693	0,094
		CB	-0,079	0,054	-0,123	-1,461	0,147
		NB	0,573	0,179	0,286	3,196	0,002
2	Επέμβασης πριν	Σταθερά	-29,629	11,213		-2,642	0,015
		BB1	0,069	0,119	0,088	0,576	0,571
		BB2	2,925	1,2	0,347	2,438	0,024
		BB3	0,645	1,02	0,076	0,632	0,534
		BB4	0,142	0,109	0,179	1,3	0,208
		BB5	0,067	0,09	0,092	0,747	0,463
		BB6	-0,017	0,096	-0,022	-0,178	0,861
		BB7	0,174	0,29	0,085	0,6	0,555
		CB	0,005	0,092	0,008	0,058	0,954
		NB	1,349	0,405	0,497	3,329	0,003
		DN	-0,082	0,092	-0,118	-0,892	0,382
	Ελέγχου πριν	Σταθερά	-0,0955	1,854		-0,515	0,609
		BB1	0,049	0,079	0,069	0,617	0,54
		BB2	0,978	0,793	0,673	1,233	0,223
		BB3	-0,706	0,776	-0,496	-0,91	0,367
		BB4	0,072	0,09	0,097	0,803	0,425
		BB5	0,114	0,082	0,172	1,388	0,171
		BB6	0,047	0,075	0,071	0,621	0,537
		BB7	0,225	0,185	0,144	1,217	0,229
		CB	-0,098	0,07	-0,153	-1,398	0,168
		NB	0,383	0,222	0,219	1,73	0,089
		DN	0,054	0,073	0,093	0,748	0,457



Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandardized coefficients		Unstandardized coefficients	t	p
			B	Std. Error	Beta		
	Επέμβασης μετά	Σταθερά	5,789	3,104		1,865	0,074
		BB	0,495	0,231	0,233	2,146	0,042
		CB	-0,057	0,036	-0,129	-1,569	0,13
		NB1	0,381	0,095	0,532	4,005	0,001
		NB2	-0,192	0,079	-0,222	-2,415	0,024
		NB3	-3,747	0,99	-0,951	-3,786	0,001
		NB5	1,796	0,667	0,518	2,694	0,013
		NB7	0,564	0,27	0,325	2,088	0,048
		NB8	0,908	0,859	0,191	1,057	0,301
		DN	0,025	0,051	0,043	0,495	0,625
	Ελέγχου μετά	Σταθερά	1,74	1,943		0,896	0,375
		BB1	-0,014	0,062	-0,027	-0,232	0,818
		BB2	0,786	0,19	0,655	4,13	0
		BB3	-0,837	0,352	-0,401	-2,378	0,022
		BB4	0,073	0,064	0,125	1,129	0,264
		BB5	0,059	0,061	0,12	0,971	0,337
		BB6	0,003	0,066	0,005	0,043	0,966
		BB7	0,298	0,141	0,248	2,118	0,039
		CB	-0,028	0,044	-0,068	-0,631	0,531
		NB	0,344	0,218	0,199	1,576	0,122
		DN	0,069	0,055	0,151	1,253	0,216
	Ελέγχου πριν + Ελέγχου μετά	Σταθερά	-0,406	1,257		-0,323	0,748
		BB1	0,01	0,049	0,015	0,196	0,845
		BB2	0,701	0,214	0,515	3,273	0,001
		BB3	-0,479	0,248	-0,305	-1,931	0,056
		BB4	0,074	0,054	0,109	1,362	0,176
		BB5	0,094	0,05	0,159	1,866	0,065
		BB6	0,03	0,05	0,048	0,607	0,545
		BB7	0,258	0,114	0,183	2,272	0,025
		CB	-0,069	0,04	-0,13	-1,731	0,086
		NB	0,359	0,15	0,205	2,392	0,018
		DN	0,069	0,044	0,129	1,571	0,119
	Επέμβασης πριν + Ελέγχου πριν	Σταθερά	-2,483	1,67		-1,487	0,141
		BB1	0,104	0,064	0,14	1,624	0,108
		BB2	1,246	0,547	0,675	2,277	0,025
		BB3	-0,992	0,533	-0,548	-1,864	0,066
		BB4	0,163	0,067	0,213	2,417	0,018
		BB5	0,101	0,06	0,147	1,675	0,098
		BB6	-0,003	0,058	-0,004	-0,044	0,965
		BB7	0,248	0,147	0,145	1,691	0,094
		CB	-0,079	0,054	-0,123	-1,452	0,15
		NB	0,583	0,19	0,291	3,065	0,003
		DN	-0,009	0,057	-0,015	-0,164	0,87

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandardized coefficients		Unstandardized coefficients	t	p
			B	Std. Error	Beta		
3	Επέμβασης πριν	Σταθερά	-29,629	11,213		-2,642	0,015
		BB1	0,069	0,119	0,088	0,576	0,571
		BB2	2,925	1,2	0,347	2,438	0,024
		BB3	0,645	1,02	0,076	0,632	0,534
		BB4	0,142	0,109	0,179	1,3	0,208
		BB5	0,067	0,09	0,092	0,747	0,463
		BB6	-0,017	0,096	-0,022	-0,178	0,861
		BB7	0,174	0,29	0,085	0,6	0,555
		CB	0,005	0,092	0,008	0,058	0,954
		NB	1,349	0,405	0,497	3,329	0,003
		DN	-0,082	0,092	-0,118	-0,892	0,382
	Ελέγχου πριν	Σταθερά	-0,228	1,212		-0,188	0,851
		BB1	-0,011	0,052	-0,016	-0,219	0,828
		BB2	1,517	0,521	1,044	2,911	0,005
		BB3	-1,369	0,512	-0,961	-2,674	0,01
		BB4	-0,033	0,06	-0,044	-0,549	0,585
		BB5	0,041	0,054	0,062	0,756	0,453
		BB6	-0,013	0,05	-0,019	-0,256	0,799
		BB7	0,111	0,121	0,071	0,913	0,365
		CB	0	0,047	0	-0,002	0,999
		NB	-0,043	0,153	-0,024	-0,281	0,78
		DN	0,02	0,048	0,035	0,427	0,671
		PB	0,828	0,095	0,796	8,748	0
	Επέμβασης μετά	Σταθερά	2,672	2,648		1,009	0,324
		BB	0,243	0,199	0,114	1,222	0,234
		CB	-0,025	0,031	-0,056	-0,803	0,43
		NB1	0,177	0,095	0,248	1,874	0,074
		NB2	-0,238	0,065	-0,276	-3,642	0,001
		NB3	-4,505	0,826	-1,143	-5,453	0
		NB5	1,482	0,546	0,427	2,715	0,012
		NB7	0,78	0,226	0,45	3,453	0,002
		NB8	2,021	0,757	0,425	2,67	0,014
		DN	0,021	0,041	0,036	0,521	0,608
		PB	0,665	0,18	0,47	3,701	0,001
	Ελέγχου μετά	Σταθερά	1,599	1,74		0,919	0,363
		BB1	-0,027	0,056	-0,049	-0,479	0,634
		BB2	0,34	0,211	0,283	1,608	0,115
		BB3	-0,5	0,329	-0,24	-1,522	0,135
		BB4	0,007	0,061	0,012	0,119	0,906
		BB5	-0,006	0,058	-0,012	-0,106	0,916
		BB6	-0,008	0,06	-0,014	-0,134	0,894
		BB7	0,407	0,13	0,338	3,135	0,003
		CB	0,018	0,042	0,042	0,42	0,676
		NB	0,08	0,209	0,046	0,382	0,704
		DN	0,024	0,051	0,052	0,468	0,642
		PB	0,444	0,125	0,54	3,556	0,001

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandardized coefficients		Unstandardized coefficients	t	p
			B	Std. Error	Beta		
	Ελέγχου πριν + Ελέγχου μετά	Σταθερά	-0,114	0,978		-0,117	0,907
		BB1	-0,033	0,038	-0,051	-0,862	0,39
		BB2	0,204	0,176	0,15	1,157	0,25
		BB3	-0,125	0,197	-0,08	-0,634	0,527
		BB4	-0,021	0,044	-0,032	-0,491	0,624
		BB5	0,019	0,04	0,032	0,47	0,64
		BB6	-0,006	0,039	-0,009	-0,146	0,884
		BB7	0,279	0,088	0,199	3,163	0,002
		CB	0,008	0,032	0,014	0,237	0,813
		NB	0,012	0,123	0,007	0,094	0,925
		DN	0,04	0,034	0,075	1,173	0,243
		PB	0,647	0,074	0,682	8,7	0
	Επέμβασης πριν + Ελέγχου πριν	Σταθερά	-1,292	1,219		-1,06	0,292
		BB1	0,033	0,047	0,045	0,706	0,482
		BB2	1,408	0,398	0,763	3,541	0,001
		BB3	-1,265	0,388	-0,698	-3,262	0,002
		BB4	0,05	0,051	0,066	0,999	0,321
		BB5	-0,011	0,045	-0,016	-0,245	0,807
		BB6	-0,017	0,042	-0,025	-0,411	0,682
		BB7	0,106	0,108	0,062	0,986	0,327
		CB	0,014	0,041	0,022	0,352	0,726
		NB	0,142	0,147	0,071	0,967	0,336
		DN	0,008	0,041	0,012	0,188	0,851
		PB	0,758	0,085	0,702	8,949	0
4	Επέμβασης μετά	Σταθερά	4,748	2,758		1,722	0,098
		BB	0,373	0,202	0,249	1,853	0,076
		CB	-0,048	0,032	-0,153	-1,497	0,147
		NB1	0,309	0,084	0,609	3,678	0,001
		NB2	0,07	0,072	0,114	0,978	0,338
		NB3	1,169	0,859	0,419	1,361	0,186
		NB5	0,484	0,593	0,197	0,817	0,422
		NB7	-0,331	0,24	-0,27	-1,378	0,18
		NB8	-1,713	0,713	-0,509	-2,401	0,024
5	Επέμβασης μετά	Σταθερά	4,691	2,854		1,644	0,113
		BB	0,38	0,212	0,253	1,791	0,086
		CB	-0,049	0,034	-0,156	-1,46	0,157
		NB1	0,307	0,088	0,605	3,505	0,002
		NB2	0,07	0,073	0,114	0,96	0,347
		NB3	1,14	0,91	0,409	1,253	0,222
		NB5	0,473	0,613	0,193	0,772	0,448
		NB7	-0,326	0,248	-0,266	-1,315	0,201
		NB8	-1,676	0,79	-0,498	-2,121	0,044
		DN	0,006	0,047	0,013	0,12	0,905

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandardized coefficients		Unstandardized coefficients	t	p
			B	Std. Error	Beta		
6	Επέμβασης μετά	Σταθερά	1,44	2,469		0,583	0,566
		BB	0,102	0,187	0,068	0,544	0,592
		CB	-0,017	0,028	-0,054	-0,59	0,561
		NB1	0,093	0,091	0,183	1,013	0,322
		NB2	0,178	0,066	0,29	2,701	0,013
		NB3	3,245	0,93	1,164	3,489	0,002
		NB5	-0,536	0,566	-0,218	-0,947	0,353
		NB7	-0,643	0,218	-0,524	-2,947	0,007
		NB8	-2,186	0,653	-0,65	-3,345	0,003
		DN	-0,009	0,038	-0,02	-0,224	0,825
		INTENTION	0,562	0,152	0,794	3,701	0,001

Τα αποτελέσματα της εξέτασης του θεωρητικού μοντέλου, έδειξαν ότι η προσθήκη των μεταβλητών Descriptive Norm και Past Behavior στα πειράματα 2 και 3 αντίστοιχα, αυξάνουν κατά πολύ τη πιθανότητα πρόβλεψης της μεταβλητής της πρόθεσης (Intention) για όλες τις ομάδες, μια και η αξία του  $R^2$  αυξάνεται. Τα ίδια ακριβώς αποτελέσματα, παρατηρούνται και για τα πειράματα 4, 5 και 6, όπου οι μεταβλητές Descriptive Norm και Intention αυξάνουν κατά πολύ την πρόβλεψη της μεταβλητής της συμπεριφοράς. Τα αποτελέσματα αυτά παρατηρούνται και για την ομάδα των οδηγών και για την ομάδα των συνεπιβατών.

### 6.3.2 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΙΚΗΣ ΠΑΛΙΝΔΡΟΜΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΕΘΟΔΟ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ “THE SOLOMON 4 GROUP DESIGN”

Ακολουθούν τα αποτελέσματα που αφορούν την πρόβλεψη της πρόθεσης και της συμπεριφοράς για την μέθοδο αξιολόγησης “the Solomon 4 group design”. Στους πίνακες 6.3.2.1 και 6.3.2.2 παραθέτονται η γραμμική παλινδρόμηση και η αξιοπιστία των πειραμάτων ( $R^2$ , adjusted  $R^2$ , F) για την ομάδα των οδηγών, ενώ στον πίνακα 6.3.2.3 παραθέτονται οι συντελεστές (coefficients) για τους παράγοντες BB, CB, NB, PB, DN, Intention. Οι πίνακες 6.3.2.4, 6.3.2.5, 6.3.2.6, είναι τα αντίστοιχα αποτελέσματα για την ομάδα των συνεπιβατών. Όπως και στην μελέτη των αποτελεσμάτων του αλκοόλ και της οδήγησης, η ομάδα επέμβασης 1 και η ομάδα ελέγχου 1, είναι τα άτομα που απάντησαν πριν και μετά την εκστρατεία, ενώ η ομάδα επέμβασης 2 και η ομάδα ελέγχου 2, είναι τα άτομα που απάντησαν μόνο μετά την εκστρατεία. Τα πειράματα 4, 5, 6 που είναι ουσιαστικά μοντέλα πρόβλεψης συμπεριφοράς, για τη μέθοδο “the 2 group before-after randomized experiment” έγιναν μόνο στην ομάδα επέμβασης μετά την εκστρατεία. Στην περίπτωση της μεθόδου “the Solomon 4 group design” τα πειράματα αυτά έγιναν στην ομάδα επέμβασης 2 (δηλαδή στα άτομα που είδαν την εκστρατεία, αλλά απάντησαν μόνο στις μετά μετρήσεις). Έτσι, απομονώνεται και εξετάζεται ο πραγματικός αντίκτυπος της επέμβασης. Στη μέθοδο αυτή δεν γίνεται ανάλυση σε συνδυασμούς ομάδων (επέμβασης πριν + ελέγχου πριν και ελέγχου πριν + ελέγχου μετά) διότι η συγκεκριμένη μέθοδος δεν προβλέπει επεξεργασία δεδομένων πέρα των τεσσάρων ομάδων που αναφέρονται παραπάνω.



**Πίνακας 6.3.2.1** Γραμμική παλινδρόμηση για την πρόβλεψη της πρόθεσης για τη χρήση ζώνης ασφαλείας, με τη μέθοδο “the Solomon 4 group design” για την ομάδα των οδηγών

Πείραμα	Ομάδα	R <sup>2</sup>	Adjusted R <sup>2</sup>	F
1	ΟΔΗΓΟΙ			
	Επέμβασης 1	0,872	0,679	4,525
	Επέμβασης 2	0,886	0,744	6,235
	Ελέγχου 1	0,942	0,884	16,186
	Ελέγχου 2	0,666	0,643	28,96
2	ΟΔΗΓΟΙ			
	Επέμβασης 1	0,88	0,693	3,652
	Επέμβασης 2	0,902	0,749	5,88
	Ελέγχου 1	0,949	0,865	11,271
	Ελέγχου 2	0,668	0,639	22,913
3	ΟΔΗΓΟΙ			
	Επέμβασης 1	0,987	0,95	27,006
	Επέμβασης 2	0,982	0,945	26,98
	Ελέγχου 1	0,983	0,931	19,125
	Ελέγχου 2	0,813	0,793	40,512

**Πίνακας 6.3.2.2** Γραμμική παλινδρόμηση για την πρόβλεψη της συμπεριφοράς για τη χρήση ζώνης ασφαλείας, με τη μέθοδο “the Solomon 4 group design” για την ομάδα των οδηγών

Πείραμα	Ομάδα	R <sup>2</sup>	Adjusted R <sup>2</sup>	F
4	ΟΔΗΓΟΙ			
	Επέμβασης 2	0.756	0.714	12.539
5	ΟΔΗΓΟΙ			
	Επέμβασης 2	0.854	0.786	11.956
6	ΟΔΗΓΟΙ			
	Επέμβασης 2	0.913	0.866	15.963

Πίνακας 6.3.2.3 Συντελεστές , μέθοδος: “the Solomon 4 group design” οδηγοί

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandarized coefficients		Unstandarized coefficients	t	p
			B	Std.error	Beta		
1	Επέμβασης 1	Σταθερά	- 3,488	9,756		-0,358	0,733
		BB1	- 0,271	0,227	-0,295	-1,197	0,277
		BB2	0,917	1,409	0,128	0,651	0,539
		BB4	- 0,148	0,165	-0,173	-0,894	0,406
		BB5	0,285	0,167	0,381	1,709	0,138
		BB6	0,342	0,256	0,384	1,338	0,229
		BB7	- 0,122	0,297	-0,102	-0,409	0,697
		CB	0,085	0,305	0,076	0,28	0,789
		NB1	0,361	0,301	0,385	1,199	0,276
		NB2	- 0,032	0,218	-0,025	-0,148	0,887
	Επέμβασης 2	Σταθερά	- 3,244	1,941		-1,671	0,133
		BB1	- 0,043	0,107	-0,082	-0,4	0,699
		BB2	1,148	0,527	0,637	2,178	0,061
		BB3	- 0,124	0,413	-0,075	-0,3	0,772
		BB4	0,015	0,106	0,024	0,138	0,894
		BB5	0,125	0,127	0,242	0,984	0,354
		BB6	0,034	0,098	0,068	0,35	0,735
		BB7	0,165	0,174	0,173	0,949	0,371
		CB	0,061	0,102	0,113	0,598	0,567
		NB1	0,121	0,162	0,184	0,749	0,476
		NB2	0,039	0,085	0,072	0,465	0,654
	Ελέγχου 1	Σταθερά	- 0,958	2,268		-0,422	0,695
		BB	0,355	0,294	0,189	1,205	0,295
		CB	1,885	0,613	1,098	3,074	0,037
		NB1	0,009	0,188	0,013	0,05	0,962
		NB2	- 0,876	0,608	-0,366	-1,441	0,223
	Ελέγχου 2	Σταθερά	0,487	0,631		0,772	0,443
		BB	0,552	0,101	0,474	5,453	0
		CB	-0,04	0,051	-0,061	-0,794	0,431
		NB1	0,191	0,054	0,306	3,503	0,001
		NB2	0,267	0,078	0,282	3,414	0,001

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandardized coefficients		Unstandardized coefficients	t	p
			B	Std.error	Beta		
2	Επέμβασης 1	Σταθερά	- 2,873	10,404		-0,276	0,794
		BB1	- 0,258	0,241	-0,281	-1,068	0,335
		BB2	0,768	1,517	0,107	0,506	0,634
		BB4	- 0,165	0,178	-0,193	-0,927	0,396
		BB5	0,247	0,189	0,33	1,306	0,249
		BB6	0,285	0,289	0,319	0,984	0,37
		BB7	- 0,151	0,32	-0,127	-0,472	0,657
		CB	0,107	0,326	0,095	0,329	0,755
		NB1	0,35	0,32	0,373	1,095	0,323
		NB2	- 0,005	0,236	-0,004	-0,02	0,985
		DN	0,183	0,318	0,154	0,576	0,59
	Επέμβασης 2	Σταθερά	- 3,274	1,923		-1,703	0,132
		BB1	- 0,016	0,109	-0,03	-0,145	0,889
		BB2	0,972	0,547	0,54	1,776	0,119
		BB3	- 0,003	0,424	-0,002	-0,006	0,995
		BB4	-0,06	0,126	-0,1	-0,476	0,648
		BB5	0,055	0,141	0,107	0,39	0,708
		BB6	0,034	0,097	0,068	0,356	0,732
		BB7	0,167	0,172	0,176	0,972	0,363
		CB	0,097	0,106	0,18	0,912	0,392
		NB1	0,159	0,164	0,241	0,969	0,365
		NB2	0,06	0,086	0,11	0,697	0,508
		DN	0,111	0,104	0,201	1,073	0,319
	Ελέγχου 1	Σταθερά	- 2,064	2,943		-0,702	0,533
		BB	0,396	0,323	0,211	1,227	0,307
		CB	2,329	0,933	1,357	2,497	0,088
		NB1	- 0,094	0,254	-0,128	-0,371	0,735
		NB2	- 0,953	0,664	-0,398	-1,435	0,247
		DN	- 0,151	0,224	-0,182	-0,674	0,549
	Ελέγχου 2	Σταθερά	0,477	0,636		0,75	0,456
		BB	0,572	0,11	0,491	5,206	0
		CB	- 0,039	0,051	-0,059	-0,758	0,452
		NB1	0,2	0,058	0,321	3,449	0,001
		NB2	0,263	0,079	0,277	3,325	0,002
		DN	-0,03	0,061	-0,046	-0,49	0,626

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandarized coefficients		Unstandarized coefficients	t	p
			B	Std.error	Beta		
3	Επέμβασης 1	Σταθερά	0,263	3,903		0,067	0,949
		BB1	0,083	0,108	0,09	0,766	0,487
		BB2	-0,199	0,588	-0,028	-0,339	0,752
		BB4	-0,069	0,068	-0,081	-1,017	0,367
		BB5	-0,36	0,128	-0,0481	-2,816	0,048
		BB6	-0,128	0,13	-0,144	-0,99	0,378
		BB7	0,043	0,123	0,037	0,351	0,743
		CB	-0,204	0,133	-0,181	-1,538	0,199
		NB1	0,208	0,121	0,221	1,712	0,162
		NB2	-0,243	0,097	-0,192	-2,505	0,066
		DN	-0,197	0,136	-0,165	-1,45	0,221
		PB	1,987	0,35	1,504	5,68	0,005
	Επέμβασης 2	Σταθερά	0,119	1,115		0,107	0,919
		BB1	0,073	0,054	0,139	1,356	0,224
		BB2	0,474	0,273	0,263	1,734	0,134
		BB3	-0,273	0,205	-0,165	-1,336	0,23
		BB4	0,01	0,06	0,017	0,168	0,872
		BB5	-0,102	0,073	-0,199	-1,408	0,209
		BB6	0,094	0,047	0,187	2,019	0,09
		BB7	-0,022	0,088	-0,023	-0,249	0,812
		CB	0,056	0,05	0,104	1,12	0,305
		NB1	0,16	0,077	0,243	2,096	0,081
		NB2	0,032	0,04	0,059	0,792	0,459
		DN	0,048	0,05	0,087	0,962	0,373
		PB	0,518	0,101	0,679	5,119	0,002
	Ελέγχου 1	Σταθερά	2,248	3,028		0,742	0,535
		BB	-0,286	0,415	-0,153	-0,689	0,562
		CB	0,996	0,948	0,581	1,051	0,403
		NB1	0,157	0,221	0,214	0,709	0,552
		NB2	-0,58	0,51	-0,242	-1,138	0,373
		DN	0,012	0,18	0,015	0,069	0,951
		PB	0,499	0,252	0,556	1,975	0,187
	Ελέγχου 2	Σταθερά	-0,131	0,49		-0,268	0,79
		BB	0,283	0,094	0,243	3,011	0,004
		CB	0,019	0,04	0,028	0,473	0,638
		NB1	0,128	0,045	0,205	2,82	0,007
		NB2	0,0197	0,061	0,208	3,252	0,002
		DN	-0,062	0,047	-0,094	-1,323	0,191
		PB	0,502	0,076	0,539	6,585	0



**Πίνακας 6.3.2.4** Γραμμική παλινδρόμηση για την πρόβλεψη της πρόθεσης για τη χρήση ζώνης ασφαλείας, με τη μέθοδο “the Solomon 4 group design” για την ομάδα των συνεπιβατών

Πείραμα	Ομάδα	R <sup>2</sup>	Adjusted R <sup>2</sup>	F
1	Επέμβασης 1	0,937	0,852	11,112
	Επέμβασης 2	0,849	0,806	19,656
	Ελέγχου 1	0,785	0,672	6,913
	Ελέγχου 2	1	-	-
2	Επέμβασης 1	0,944	0,844	9,44
	Επέμβασης 2	0,849	0,991	14,618
	Ελέγχου 1	0,838	0,737	8,929
	Ελέγχου 2	1	-	-
3	Επέμβασης 1	0,946	0,811	7,008
	Επέμβασης 2	0,899	0,848	17,739
	Ελέγχου 1	0,949	0,912	25,44
	Ελέγχου 2	1	-	-

**Πίνακας 6.3.2.5** Γραμμική παλινδρόμηση για την πρόβλεψη της συμπεριφοράς για τη χρήση ζώνης ασφαλείας, με τη μέθοδο “the Solomon 4 group design” για την ομάδα των συνεπιβατών

Πείραμα	Ομάδα	R <sup>2</sup>	Adjusted R <sup>2</sup>	F
4	Επέμβασης 2	0.911	0.846	9.763
5	Επέμβασης 2	0.927	0.867	12.945
6	Επέμβασης 2	0.954	0.904	15.846

Πίνακας 6.3.2.6 Συντελεστές , μέθοδος: “the Solomon 4 group design” συνεπιβάτες

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandardized coefficients		Unstandardized coefficients	t	p
			B	Std.error	Beta		
1	Επέμβασης 1	Σταθερά	- 10,683	4,164		-2,566	0,043
		BB1	-0,009	0,104	-0,014	-0,085	0,935
		BB4	-0,007	0,103	-0,012	-0,065	0,95
		BB5	-0,22	0,087	-0,408	-2,531	0,045
		BB6	0,137	0,109	0,271	1,259	0,255
		BB7	2,211	0,648	0,507	3,415	0,014
		CB	0,108	0,113	0,211	0,955	0,376
		NB1	-0,135	0,111	-0,272	-1,223	0,267
		NB2	0,451	0,158	0,785	2,846	0,029
	Επέμβασης 2	Σταθερά	1,912	2,392		0,8	0,437
		BB	0,25	0,375	0,108	0,668	0,515
		CB	-0,009	0,062	-0,015	-0,139	0,892
		NB1	0,698	0,141	0,858	4,956	0
		NB2	-0,183	0,184	-0,115	-0,99	0,339
	Ελέγχου 1	Σταθερά	13,601	6,754		2,014	0,06
		BB1	-0,03	0,091	-0,044	-0,33	0,745
		BB2	-7,343	2,244	-1,777	-3,272	0,004
		BB3	4,682	1,191	1,798	3,931	0,001
		BB4	-0,016	0,095	-0,027	-0,173	0,864
		BB5	0,077	0,092	0,13	0,836	0,415
		BB6	-0,165	0,127	-0,191	-1,296	0,212
		BB7	0,343	0,257	0,233	1,333	0,2
		CB	0,058	0,077	0,096	0,754	0,461
		NB	1,475	0,329	0,784	4,481	0
	Ελέγχου 2	Σταθερά	- 20,693	0		.	.
		BB7	-0,352	0	-0,102	.	.
		CB1	0,084	0	0,045	-	.
		CB2	0,632	0	0,435	.	.
		CB3	0,112	0	0,102	.	.
		CB6	0,087	0	0,114	.	.
		NB	3,611	0	0,893	.	.

Πίνακας 6.3.2.6 (συνέχεια)

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandarized coefficients		Unstandarized coefficients	t	p
			B	Std.error	Beta		
2	Επέμβασης 1	Σταθερά	-8,255	5,173		-1,596	0,171
		BB1	0,082	0,153	0,132	0,537	0,614
		BB4	-0,022	0,107	-0,038	-0,207	0,844
		BB5	-0,255	0,099	-0,475	-2,583	0,049
		BB6	0,167	0,117	0,33	1,423	0,214
		BB7	1,779	0,843	0,408	2,112	0,088
		CB	0,074	0,123	0,145	0,603	0,573
		NB1	-0,197	0,135	-0,395	-1,453	0,206
		NB2	0,514	0,18	0,896	2,864	0,035
		DN	0,086	0,103	0,176	0,833	0,443
	Επέμβασης 2	Σταθερά	1,987	2,573		0,772	0,454
		BB	0,233	0,418	0,101	0,558	0,586
		CB	-0,006	0,07	-0,01	-0,08	0,938
		NB1	0,706	0,165	0,869	4,276	0,001
		NB2	-0,177	0,199	-0,111	-0,887	0,391
		DN	-0,013	0,122	-0,015	-0,109	0,915
	Ελέγχου 1	Σταθερά	10,914	6,156		1,773	0,095
		BB1	-0,018	0,082	-0,027	-0,224	0,826
		BB2	-6,327	2,057	-1,531	-3,076	0,007
		BB3	4,585	1,066	1,761	4,299	0,001
		BB4	-0,028	0,085	-0,046	-0,328	0,747
		BB5	0,083	0,083	0,141	1,01	0,327
		BB6	-0,033	0,127	-0,039	-0,261	0,797
		BB7	0,178	0,241	0,12	0,736	0,472
		CB	-0,041	0,081	-0,068	-0,504	0,621
		NB	0,888	0,391	0,472	2,273	0,037
		DN	0,19	0,083	0,36	2,287	0,036
	Ελέγχου 2	Σταθερά	-	0		.	.
		BB4	18,794	0	-0,002	.	.
		BB7	-0,001	0	-0,18	.	.
		CB3	-0,617	0	0,339	.	.
		CB5	0,373	0	-0,253	.	.
		NB	-0,185	0	1,057	.	.
		DN	4,275	0	-0,258	.	.
			-0,212	0			

Πίνακας 6.3.2.6 (συνέχεια)

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandardized coefficients		Unstandardized coefficients	t	p
			B	Std.error	Beta		
3	Επέμβασης 1	Σταθερά	-6,72	7,269		-0,925	0,408
		BB1	0,079	0,169	0,128	0,471	0,662
		BB4	-	0,122	-0,054	-0,261	0,807
			0,032				
		BB5	-	0,134	-0,524	-2,103	0,103
			0,282				
		BB6	0,197	0,156	0,39	1,257	0,277
		BB7	1,458	1,324	0,334	1,101	0,333
		CB	0,095	0,149	0,186	0,639	0,558
		NB1	-0,23	0,179	-0,463	-1,286	0,268
		NB2	0,508	0,199	0,884	2,551	0,063
		DN	0,066	0,127	0,135	0,519	0,631
		PB	0,145	0,427	0,145	0,341	0,751
	Επέμβασης 2	Σταθερά	0,117	2,325		0,05	0,961
		BB	0,004	0,369	0,002	0,01	0,992
		CB	0,017	0,061	0,029	0,275	0,788
		NB1	0,417	0,184	0,513	2,262	0,043
		NB2	-	0,17	-0,117	-1,088	0,298
			0,185				
		DN	0,023	0,105	0,026	0,219	0,83
		PB	0,744	0,307	0,489	2,426	0,032
	Ελέγχου 1	Σταθερά	7,219	3,624		1,992	0,065
		BB1	-	0,048	-0,106	-1,496	0,155
			0,072				
		BB2	-3,4	1,297	-0,823	-2,622	0,019
		BB3	1,845	0,782	0,709	2,359	0,032
		BB4	-	0,05	-0,085	-1,055	0,308
			0,052				
		BB5	0,013	0,049	0,021	0,254	0,803
		BB6	-	0,074	-0,026	-0,301	0,768
			0,022				
		BB7	0,073	0,141	0,049	0,518	0,612
		CB	0,086	0,052	0,143	1,657	0,118
		NB	0,82	0,227	0,436	3,618	0,003
		DN	0,018	0,057	0,034	0,312	0,759
		PB	0,708	0,124	0,728	5,717	0
	Ελέγχου 2	Σταθερά	2,485	0		.	.
		BB7	-	0	-0,053	.	.
			0,182				
		CB1	0,061	0	0,033	.	.
		CB3	-0,02	0	-0,018	.	.
		CB4	0,04	0	0,06	.	.
		CB6	-0,02	0	-0,026	.	.
		PB	0,758	0	0,987	.	.



Τα αποτελέσματα της εξέτασης του θεωρητικού μοντέλου, για τη μέθοδο αξιολόγησης “the Solomon 4 group design”, έδειξαν ότι η προσθήκη των μεταβλητών Descriptive Norm και Past Behavior στα πειράματα 2 και 3 αντίστοιχα, αυξάνουν κατά πολύ τη πιθανότητα πρόβλεψης της μεταβλητής της πρόθεσης για όλες τις ομάδες, μια και η αξία του  $R^2$  αυξάνεται. Τα ίδια ακριβώς αποτελέσματα, παρατηρούνται και για τα πειράματα 4, 5 και 6, όπου οι μεταβλητές Descriptive Norm και Intention αυξάνουν κατά πολύ την πρόβλεψη της μεταβλητής της συμπεριφοράς και στην ομάδα των οδηγών και σε αυτή των συνεπιβατών, με το  $R^2$  για σχεδόν όλες τις ομάδες να ξεπερνάει το 90%.

### 6.3.3 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΙΚΗΣ ΠΑΛΙΝΔΡΟΜΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΕΘΟΔΟ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ “THE SEPARATE PRE – POST SAMPLES DESIGN”

Ακολουθούν τα αποτελέσματα που αφορούν την πρόβλεψη της πρόθεσης και της συμπεριφοράς για την μέθοδο αξιολόγησης “the separate pre–post samples design”. Στους πίνακες 6.3.3.1 και 6.3.3.2 παραθέτονται η γραμμική παλινδρόμηση και η αξιοπιστία των πειραμάτων ( $R^2$ , adjusted  $R^2$ , F) ενώ στον πίνακα 6.3.3.3 παραθέτονται οι συντελεστές (coefficients) για τους παράγοντες BB, CB, NB, PB, DN, Intention για την ομάδα των οδηγών. Τα αντίστοιχα αποτελέσματα για τους συνεπιβάτες, παρουσιάζονται στους πίνακες 6.3.3.4, 6.3.3.5, 6.3.3.6. Η ομάδα επέμβασης 1 και η ομάδα ελέγχου 1, είναι τα άτομα που απάντησαν μόνο πριν την εκστρατεία, ενώ η ομάδα επέμβασης 2 και η ομάδα ελέγχου 2, είναι τα άτομα που απάντησαν μόνο μετά την εκστρατεία. Τα πειράματα 4, 5, 6, εφαρμόζονται στην ομάδα επέμβασης 2, δηλαδή στα άτομα που είδαν την εκστρατεία και απάντησαν μόνο στις μετά μετρήσεις. Στη μέθοδο αυτή δεν γίνεται ανάλυση σε συνδυασμούς ομάδων (επέμβασης πριν + ελέγχου πριν και ελέγχου πριν + ελέγχου μετά) διότι η συγκεκριμένη μέθοδος δεν προβλέπει επεξεργασία δεδομένων πέρα των τεσσάρων ομάδων που αναφέρονται παραπάνω.

**Πίνακας 6.3.3.1** Γραμμική παλινδρόμηση για την πρόβλεψη της πρόθεσης για τη χρήση ζώνης, με τη μέθοδο “the separate pre – post samples design”, οδηγοί

Πείραμα	Ομάδα	$R^2$	Adjusted $R^2$	F
1	ΟΔΗΓΟΙ			
	Επέμβασης 1	0,574	0,506	8,524
	Επέμβασης 2	0,699	0,614	8,144
	Ελέγχου 1	0,458	0,425	19,808
	Ελέγχου 2	0,666	0,643	28,96
2	ΟΔΗΓΟΙ			
	Επέμβασης 1	0,574	0,479	6,063
	Επέμβασης 2	0,75	0,655	7,839
	Ελέγχου 1	0,53	0,49	13,511
	Ελέγχου 2	0,668	0,639	22,913
3	ΟΔΗΓΟΙ			
	Επέμβασης 1	0,916	0,892	37,229
	Επέμβασης 2	0,953	0,929	40,288
	Ελέγχου 1	0,746	0,719	27,99
	Ελέγχου 2	0,813	0,793	40,512

**Πίνακας 6.3.3.2** Γραμμική παλινδρόμηση για την πρόβλεψη της συμπεριφοράς για τη χρήση ζώνης, με τη μέθοδο “the separate pre – post samples design”, οδηγοί

Πείραμα	Ομάδα	R <sup>2</sup>	Adjusted R <sup>2</sup>	F
4	ΟΔΗΓΟΙ Επέμβασης 2	0.679	0.583	17.845
5	ΟΔΗΓΟΙ Επέμβασης 2	0.734	0.619	14.937
6	ΟΔΗΓΟΙ Επέμβασης 2	0.814	0.749	12.902

**Πίνακας 6.3.3.3** Συντελεστές, μέθοδος: “the separate pre – post samples design”, οδηγοί

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandarized coefficients		Unstandarized coefficients	t	p
			B	Std.error	Beta		
1	Επέμβασης 1	Σταθερά	0,321	1,352		0,237	0,815
		BB	0,828	0,484	0,541	1,71	0,104
		CB	-	0,201	-0,151	-0,852	0,405
			0,171				
		NB	0,333	0,331	0,292	1,008	0,326
	Επέμβασης 2	Σταθερά	0,761	1,201		0,634	0,536
		BB	0,509	0,263	0,388	1,939	0,073
		CB	0,129	0,106	0,239	1,212	0,246
		NB1	0,355	0,132	0,538	2,694	0,017
		NB2	0,085	0,092	0,157	0,926	0,37
	Ελέγχου 1	Σταθερά	1,083	0,95		1,14	0,26
		BB	0,767	0,206	0,535	3,718	0,001
		CB	-0,07	0,07	-0,105	-0,993	0,326
		NB	0,16	0,133	0,172	1,196	0,237
	Ελέγχου 2	Σταθερά	0,487	0,631		0,772	0,443
		BB	0,552	0,101	0,474	5,453	0
		CB	-0,04	0,051	-0,061	-0,794	0,431
		NB1	0,191	0,054	0,306	3,503	0,001
		NB2	0,267	0,078	0,282	3,414	0,001

Πίνακας 6.3.3.3 (συνέχεια)

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandardized coefficients		Unstandardized coefficients	t	p
			B	Std.error	Beta		
2	Επέμβασης 1	Σταθερά	0,321	1,389		0,231	0,82
		BB	0,851	0,544	0,556	1,564	0,135
		CB	- 0,171	0,206	-0,151	-0,83	0,418
		NB	0,332	0,34	0,291	0,977	0,342
		DN	- 0,023	0,218	-0,021	-0,105	0,918
	Επέμβασης 2	Σταθερά	0,797	1,135		0,702	0,495
		BB	0,335	0,27	0,255	1,24	0,237
		CB	0,175	0,104	0,326	1,683	0,116
		DN	0,152	0,093	0,274	1,64	0,125
		NB1	0,338	0,125	0,512	2,707	0,018
		NB2	0,101	0,088	0,186	1,151	0,27
	Ελέγχου 1	Σταθερά	0,718	0,904		0,794	0,431
		BB	0,758	0,194	0,528	3,9	0
		CB	- 0,074	0,066	-0,112	-1,121	0,268
		NB	0,028	0,135	0,03	0,208	0,836
		DN	0,233	0,086	0,305	2,701	0,01
	Ελέγχου 2	Σταθερά	0,477	0,636		0,75	0,456
		BB	0,572	0,11	0,491	5,206	0
		CB	- 0,039	0,051	-0,059	-0,758	0,452
		DN	-0,03	0,061	-0,046	-0,49	0,626
		NB1	0,2	0,058	0,321	3,449	0,001
		NB2	0,263	0,079	0,277	3,325	0,002

Πίνακας 6.3.3.3 (συνέχεια)

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandarized coefficients		Unstandarized coefficients	t	p
			B	Std.error	Beta		
3	Επέμβασης 1	Σταθερά	-	0,649		-1,323	0,203
			0,859				
		BB	0,648	0,249	0,423	2,596	0,019
		CB	-	0,096	-0,302	-3,55	0,002
			0,342				
		NB	-	0,162	-0,048	-0,337	0,74
			0,054				
	Επέμβασης 2	DN	-	0,1	-0,115	-1,221	0,239
			0,122				
		PB	0,987	0,118	0,823	8,339	0
		Σταθερά	1,263	0,519		2,434	0,031
		BB	0,075	0,128	0,057	0,59	0,566
		CB	0,064	0,05	0,12	1,294	0,22
		DN	0,043	0,045	0,078	0,964	0,354
	Ελέγχου 1	PB	0,57	0,08	0,746	7,153	0
		NB1	0,135	0,063	0,204	2,128	0,055
		NB2	0,001	0,042	0,001	0,017	0,987
		Σταθερά	-	0,693		-0,525	0,602
			0,364				
		BB	0,435	0,153	0,303	2,841	0,007
		CB	0,024	0,052	0,037	0,471	0,64
	Ελέγχου 2	NB	-	0,101	-0,061	-0,561	0,577
			0,057				
		DN	0,029	0,072	0,038	0,409	0,685
		PB	0,689	0,109	0,68	6,326	0
		Σταθερά	-	0,49		-0,268	0,79
			0,131				
		BB	0,283	0,094	0,243	3,011	0,004
		CB	0,019	0,04	0,028	0,473	0,638
		DN	-	0,047	-0,094	-1,323	0,191
			0,062				
		PB	0,502	0,076	0,539	6,585	0
		NB1	0,128	0,045	0,205	2,82	0,007
		NB2	0,197	0,061	0,208	3,252	0,002



**Πίνακας 6.3.3.4** Γραμμική παλινδρόμηση για την πρόβλεψη της πρόθεσης για τη χρήση ζώνης, με τη μέθοδο “the separate pre – post samples design”, συνεπιβάτες

Πείραμα	Ομάδα	R <sup>2</sup>	Adjusted R <sup>2</sup>	F
1	ΟΔΗΓΟΙ			
	Επέμβασης 1	0,998	0,993	209,535
	Επέμβασης 2	0,907	0,861	19,615
	Ελέγχου 1	0,697	0,586	6,295
	Ελέγχου 2	0,787	0,668	6,606
2	ΟΔΗΓΟΙ			
	Επέμβασης 1	0,999	0,996	325,52
	Επέμβασης 2	0,908	0,849	15,417
	Ελέγχου 1	0,794	0,665	6,154
	Ελέγχου 2	0,7	0,58	5,842
3	ΟΔΗΓΟΙ			
	Επέμβασης 1	0,999	0,997	455,418
	Επέμβασης 2	0,952	0,909	22,256
	Ελέγχου 1	0,888	0,81	11,359
	Ελέγχου 2	0,767	0,666	7,563

**Πίνακας 6.3.3.5** Γραμμική παλινδρόμηση για την πρόβλεψη της συμπεριφοράς για τη χρήση ζώνης, με τη μέθοδο “the separate pre – post samples design”, συνεπιβάτες

Πείραμα	Ομάδα	R <sup>2</sup>	Adjusted R <sup>2</sup>	F
4	Επέμβασης 2	0.957	0.924	29.87
5	Επέμβασης 2	0.968	0.932	16.74
6	Επέμβασης 2	0.979	0.951	31.43

Πίνακας 6.3.3.6 Συντελεστές , μέθοδος: “the separate pre – post samples design”, συνεπιβάτες

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandarized coefficients		Unstandarized coefficients	t	p
			B	Std.error	Beta		
1	Επέμβασης 1	Σταθερά	- 26,307	2,88		-9,135	0
		BB1	0,072	0,031	0,084	2,324	0,068
		BB2	2,625	0,389	0,368	6,746	0,001
		BB3	0,271	0,263	0,038	1,029	0,351
		BB4	0,086	0,038	0,093	2,223	0,077
		BB5	0,144	0,047	0,17	3,084	0,027
		BB6	0,034	0,029	0,031	1,195	0,286
		BB7	-0,084	0,065	-0,046	-1,303	0,249
		CB	-0,006	0,024	-0,008	-0,267	0,8
		NB1	0,048	0,052	0,059	0,915	0,402
		NB2	1,02	0,256	0,258	3,984	0,01
		NB7	0,58	0,093	0,505	6,245	0,002
	Επέμβασης 2	Σταθερά	2,356	4,909		0,48	0,64
		BB	0,533	0,333	0,231	1,602	0,135
		CB	-0,018	0,055	-0,032	-0,334	0,744
		NB1	0,45	0,151	0,553	2,988	0,011
		NB2	-0,218	0,159	-0,137	-1,371	0,195
		NB7	2,151	0,783	0,466	2,749	0,018
		NB	-2,213	1,039	-0,349	-2,129	0,055
	Ελέγχου 1	Σταθερά	0,746	1,957		0,381	0,706
		CB	0,052	0,072	0,077	0,712	0,483
		NB1	0,504	0,121	0,573	4,179	0
		NB2	0,137	0,118	0,146	1,163	0,256
		NB3	0,041	1,635	0,032	0,025	0,98
		NB4	-0,843	0,346	-0,679	-2,439	0,022
		NB5	-0,227	2,306	-0,18	-0,099	0,922
		NB7	0,573	0,877	0,543	0,654	0,519
		NB8	0,48	0,452	0,354	1,064	0,298
		BB1	-0,012	0,097	-0,016	-0,121	0,905
		BB2	0,214	0,146	0,173	1,465	0,155
		BB4	0,064	0,103	0,076	0,62	0,541
		BB5	0,034	0,089	0,049	0,382	0,706
		BB6	0,013	0,071	0,021	0,184	0,856
		BB7	-0,086	0,214	-0,054	-0,403	0,69

Πίνακας 6.3.3.6 (συνέχεια)

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandardized coefficients		Unstandardized coefficients	t	p
			B	Std.error	Beta		
	Ελέγχου 2	Σταθερά	5,854	2,57		2,278	0,028
		CB	0,013	0,04	0,031	0,33	0,743
		NB1	0,338	0,087	0,54	3,884	0
		NB2	0,199	0,07	0,289	2,829	0,007
		NB3	-1,403	0,741	-0,993	-1,893	0,065
		NB4	0,539	0,304	0,404	1,773	0,084
		NB5	1,516	0,76	1,062	1,993	0,053
		NB7	0,034	0,382	0,025	0,089	0,93
		NB8	-0,517	0,542	-0,354	-0,955	0,345
		BB1	-0,035	0,053	-0,063	-0,66	0,513
		BB2	0,673	0,19	0,562	3,547	0,001
		BB3	-1,292	0,453	-0,622	-2,854	0,007
		BB4	-0,034	0,064	-0,059	-0,536	0,595
		BB5	0,1	0,057	0,193	1,744	0,089
		BB6	0,052	0,062	0,086	0,837	0,407
		BB7	0,009	0,162	0,007	0,055	0,957
2	Επέμβασης 1	Σταθερά	- 27,433	2,277		-12,05	0
		BB1	0,048	0,026	0,056	1,825	0,142
		BB2	2,728	0,303	0,383	9,002	0,001
		BB3	0,417	0,214	0,059	1,95	0,123
		BB4	0,064	0,031	0,07	2,056	0,109
		BB5	0,179	0,04	0,211	4,529	0,011
		BB6	0,03	0,022	0,028	1,374	0,241
		BB7	-0,097	0,05	-0,053	-1,926	0,126
		CB	0,002	0,018	0,002	0,098	0,927
		NB1	0,046	0,04	0,057	1,143	0,317
		NB2	0,926	0,202	0,234	4,592	0,01
		NB7	0,542	0,074	0,472	7,376	0,002
		DN	0,066	0,031	0,056	2,113	0,102

Πίνακας 6.3.3.6 (συνέχεια)

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandardized coefficients		Unstandardized coefficients	t	p
			B	Std.error	Beta		
	Επέμβασης 2	Σταθερά	2,339	5,134		0,456	0,658
		BB	0,541	0,375	0,235	1,444	0,177
		CB	-0,02	0,062	-0,035	-0,317	0,757
		NB1	0,445	0,174	0,548	2,564	0,026
		NB2	-	0,173	-0,139	-1,274	0,229
			0,221				
		NB7	2,155	0,82	0,467	2,629	0,023
		NB8	-	1,09	-0,35	-2,036	0,067
			2,219				
		DN	0,006	0,104	0,007	0,059	0,954
	Ελέγχου 1	Σταθερά	-	2,267		-0,102	0,92
			0,231				
		CB	0,036	0,075	0,054	0,475	0,639
		NB1	0,538	0,127	0,611	4,226	0
		NB2	0,138	0,118	0,148	1,17	0,253
		NB3	0,236	1,659	0,181	0,142	0,888
		NB4	-	0,385	-0,795	-2,563	0,017
			0,987				
		NB5	-	2,345	-0,398	-0,215	0,832
			0,504				
		NB7	0,669	0,888	0,634	0,754	0,458
		NB8	0,671	0,505	0,495	1,33	0,196
		BB1	0,02	0,104	0,026	0,189	0,852
		BB3	0,272	0,162	0,219	1,685	0,105
		BB4	0,075	0,105	0,089	0,713	0,483
		BB5	0,025	0,09	0,036	0,277	0,784
		BB6	0,012	0,072	0,02	0,172	0,865
		BB7	-	0,22	-0,031	-0,221	0,827
			0,048				
		DN	-	0,086	-0,121	-0,867	0,395
			0,075				

Πίνακας 6.3.3.6 (συνέχεια)

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandarized coefficients		Unstandarized coefficients	t	p
			B	Std.error	Beta		
	Ελέγχου 2	Σταθερά	5,801	2,59		2,24	0,031
		CB	0,009	0,041	0,02	0,208	0,836
		NB1	0,31	0,098	0,495	3,169	0,003
		NB2	0,195	0,071	0,284	2,751	0,009
		NB3	-	0,747	-0,987	-1,867	0,069
			1,394				
		NB4	0,558	0,308	0,418	1,814	0,077
		NB5	1,576	0,772	1,104	2,042	0,048
		NB7	-	0,389	-0,003	-0,012	0,991
			0,005				
		NB8	-	0,556	-0,4	-1,052	0,299
			0,585				
		BB1	-	0,055	-0,08	-0,8	0,428
			0,044				
		BB2	0,686	0,192	0,574	3,57	0,001
		BB3	-	0,456	-0,615	-2,796	0,008
			1,276				
		BB4	-	0,065	-0,046	-0,413	0,682
			0,027				
		BB5	0,099	0,058	0,192	1,722	0,093
3	Επέμβασης 1	BB6	0,059	0,064	0,097	0,925	0,361
		BB7	0,007	0,164	0,006	0,042	0,966
		DN	0,035	0,054	0,075	0,642	0,525
		Σταθερά	-	3,215		-18,252	0
			58,68				
		BB1	0,033	0,023	0,039	1,446	0,244
		BB2	4,862	0,217	0,683	22,357	0
		BB3	0,357	0,177	0,05	2,013	0,138
		BB4	0,044	0,028	0,048	1,567	0,215
		BB5	0,101	0,055	0,119	1,828	0,165
		BB6	0,015	0,02	0,014	0,771	0,497
		BB7	-	0,044	-0,068	-2,839	0,066
			0,124				
		CB	0,011	0,016	0,013	0,666	0,553
		NB1	0,03	0,034	0,037	0,875	0,446
		NB2	1,013	0,171	0,256	5,916	0,01
		NB6	2,852	0,309	0,4	9,22	0,003
		DN	0,099	0,032	0,085	3,129	0,052
		PB	0,124	0,071	0,103	1,749	0,179



Πίνακας 6.3.3.6 (συνέχεια)

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandardized coefficients		Unstandardized coefficients	t	p
			B	Std.error	Beta		
	Επέμβασης 2	Σταθερά	1,494	4,809		0,311	0,763
		BB	0,767	0,309	0,327	2,483	0,035
		CB	- 0,052	0,053	-0,09	-0,976	0,354
		NB1	0,393	0,141	0,484	2,794	0,021
		NB2	-0,18	0,152	-0,114	-1,185	0,266
		NB7	1,975	0,854	0,429	2,314	0,046
		NB8	- 2,136	1,119	-0,339	-1,909	0,089
		DN	0,031	0,085	0,035	0,36	0,727
		PB	0,011	0,177	0,007	0,062	0,952
	Ελέγχου 1	Σταθερά	0,85	1,726		0,492	0,627
		CB	0,012	0,057	0,018	0,209	0,836
		NB1	0,29	0,111	0,329	2,601	0,016
		NB2	0,019	0,093	0,02	0,203	0,841
		NB3	- 1,533	1,314	-1,173	-1,166	0,255
		NB4	- 0,823	0,293	-0,663	-2,813	0,01
		NB5	2,616	1,905	2,068	1,373	0,183
		NB7	- 0,564	0,726	-0,534	-0,777	0,445
		NB8	0,196	0,395	0,145	0,497	0,624
		BB1	0,022	0,078	0,03	0,287	0,777
		BB3	0,263	0,122	0,212	2,159	0,042
		BB4	- 0,039	0,083	-0,047	-0,472	0,641
		BB5	0,011	0,068	0,016	0,162	0,873
		BB6	-0,05	0,056	-0,081	-0,894	0,381
		BB7	- 0,039	0,166	-0,025	-0,238	0,814
		DN	- 0,062	0,065	-0,1	-0,954	0,35
		PB	0,573	0,131	0,527	4,38	0

Πίνακας 6.3.3.6 (συνέχεια)

Πείραμα	Ομάδα	Παράγοντες πρόβλεψης	Unstandardized coefficients		Unstandardized coefficients	t	p
			B	Std.error	Beta		
	Ελέγχου 2	Σταθερά	6,514	2,321		2,806	0,008
		CB	0,028	0,037	0,067	0,766	0,448
		NB1	0,137	0,101	0,219	1,347	0,186
		NB2	0,116	0,068	0,169	1,718	0,094
		NB3	-	0,669	-0,856	-1,809	0,078
			1,209				
		NB4	0,926	0,296	0,693	3,129	0,003
		NB5	1,283	0,694	0,898	1,848	0,072
		NB7	-	0,35	-0,103	-0,405	0,687
			0,142				
		NB8	-	0,5	-0,545	-1,595	0,119
			0,797				
		BB1	-	0,049	-0,106	-1,184	0,244
			0,059				
		BB2	0,353	0,198	0,295	1,783	0,082
		BB3	-	0,407	-0,627	-3,196	0,003
			1,302				
		BB4	-	0,058	-0,058	-0,584	0,563
			0,034				
		BB5	0,024	0,056	0,047	0,436	0,665
		BB6	0,047	0,057	0,078	0,834	0,409
		BB7	0,227	0,16	0,189	1,421	0,163
		DN	0,033	0,048	0,071	0,685	0,498
		PB	0,463	0,138	0,564	3,349	0,002

Τα αποτελέσματα της εξέτασης του θεωρητικού μοντέλου, για τη μέθοδο αξιολόγησης "the Separate pre post samples design", έδειξαν ότι η προσθήκη των μεταβλητών Descriptive Norm και Past Behavior στα πειράματα 2 και 3 αντίστοιχα, αυξάνουν κατά πολύ τη πιθανότητα πρόβλεψης της μεταβλητής της πρόθεσης για όλες τις ομάδες, μια και η αξία του  $R^2$  αυξάνεται. Τα ίδια ακριβώς αποτελέσματα, παρατηρούνται και για τα πειράματα 4, 5 και 6, όπου οι μεταβλητές Descriptive Norm και Intention αυξάνουν κατά πολύ την πρόβλεψη της μεταβλητής της συμπεριφοράς στην ομάδα οδηγών και συνεπιβατών. Παρόλα αυτά το  $R^2$  κινείται σε πιο χαμηλά επίπεδα από τη μέθοδο σχεδιασμού "the Solomon 4 group design", γεγονός που καταδεικνύει αυτό που αναφέρθηκε στο κεφάλαιο 2, ότι δηλαδή η "the Separate pre post samples design", είναι μία σχετικά αδύναμη μέθοδος αξιολόγησης.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΚΡΑΝΟΥΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται τα αποτελέσματα που προέκυψαν από την μελέτη και επεξεργασία των ερωτηματολογίων για την εκστρατεία για τη χρήση κράνους ασφαλείας. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, για την εκστρατεία της χρήσης κράνους κατά τη διάρκεια της οδήγησης, δεν συγκεντρώθηκε ο απαιτούμενος αριθμός ερωτηματολογίων (50 ερωτηματολόγια πριν και 50 μετά την εκστρατεία) έτσι ώστε να γίνει στατιστική ανάλυση των αποτελεσμάτων. Έτσι λοιπόν παραθέτονται μόνο τα περιγραφικά αποτελέσματα της εκστρατείας αυτής, διότι ήταν αδύνατο να γίνει σύγκριση μεταξύ των ομάδων επέμβασης και ελέγχου (t-test), όπως και γραμμική συσχέτιση των μεταβλητών.

### 7.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Στο υποκεφάλαιο αυτό, συγκεντρώνονται τα περιγραφικά αποτελέσματα της εκστρατείας για τη χρήση κράνους ασφαλείας. Παραθέτονται σχεδιαγράμματα που περιγράφουν τη συχνότητα χρήσης κράνους σε αστική και υπεραστική οδό. Επίσης παραθέτονται τα αποτελέσματα για την γνώση ύπαρξης τοπικής εκστρατείας οδικής ασφαλείας.

#### 7.1.1 ΓΝΩΣΗ ΟΤΙ Η ΧΡΗΣΗ ΚΡΑΝΟΥΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΙΝΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ

Στα σχεδιαγράμματα 7.1, 7.2, 7.3, 7.4 φαίνονται τα αποτελέσματα της γνώσης εάν η χρήση κράνους ασφαλείας είναι υποχρεωτική, ως οδηγός και ως συνεπιβάτης. Οι απαντήσεις των οδηγών και των συνεπιβατών για τις ερωτήσεις αυτές παραθέτονται ξεχωριστά. Επίσης στα σχέδια 7.5 και 7.6, παρουσιάζεται το ποσοστό των ατόμων που συμφωνούν ή διαφωνούν με την υποχρεωτική χρήση κράνους ασφαλείας.



**Σχήμα 7.1** Γνώση εάν η χρήση κράνους ασφαλείας ως οδηγός είναι υποχρεωτική (απαντήσεις οδηγών)

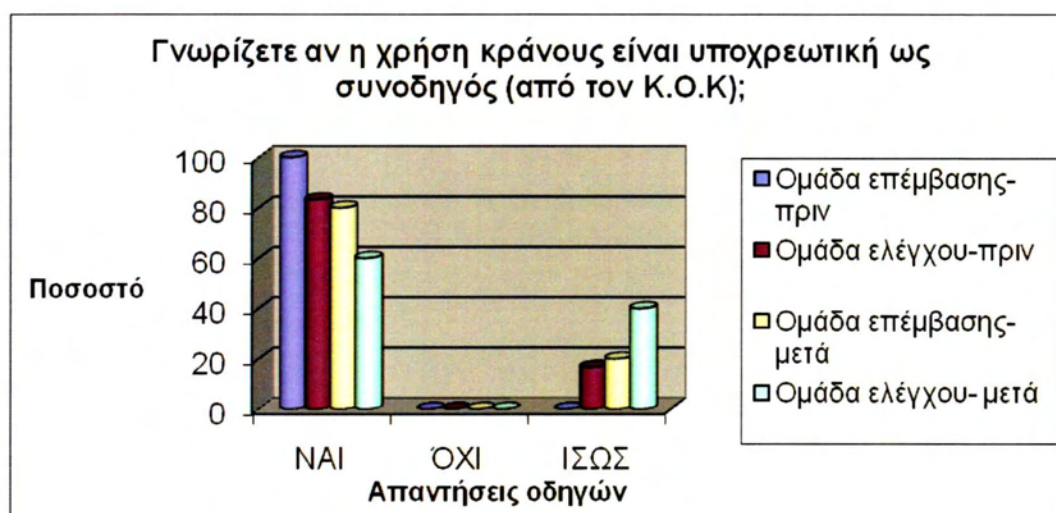
Στο σχήμα 7.1 παρουσιάζονται ανά ομάδα, το σύνολο των οδηγών που γνωρίζουν ότι η χρήση κράνους ασφαλείας είναι υποχρεωτική.



**Σχήμα 7.2** Γνώση εάν η χρήση κράνους ασφαλείας ως οδηγός είναι υποχρεωτική (απαντήσεις συνεπιβατών)

Στο σχήμα 7.2 παρουσιάζονται ανά ομάδα, το σύνολο των συνεπιβατών που γνωρίζουν ότι η χρήση κράνους ασφαλείας είναι υποχρεωτική.

Παρατηρείται ότι η συντριπτική πλειοψηφία των συμμετεχόντων (οδηγών και συνεπιβατών), γνωρίζει ότι η χρήση κράνους ασφαλείας ως οδηγός, είναι υποχρεωτική.



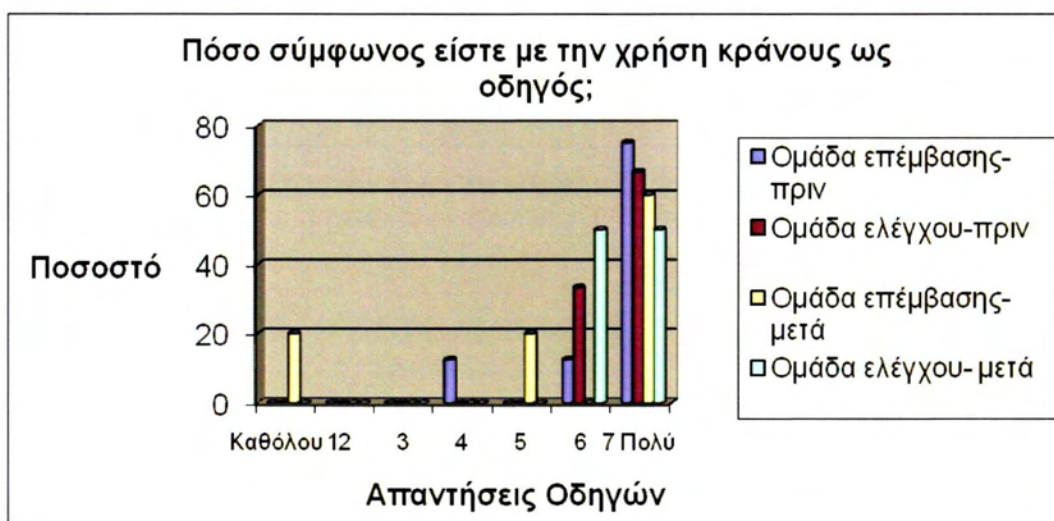
**Σχήμα 7.3** Γνώση εάν η χρήση κράνους ασφαλείας ως συνοδηγός είναι υποχρεωτική (απαντήσεις οδηγών)





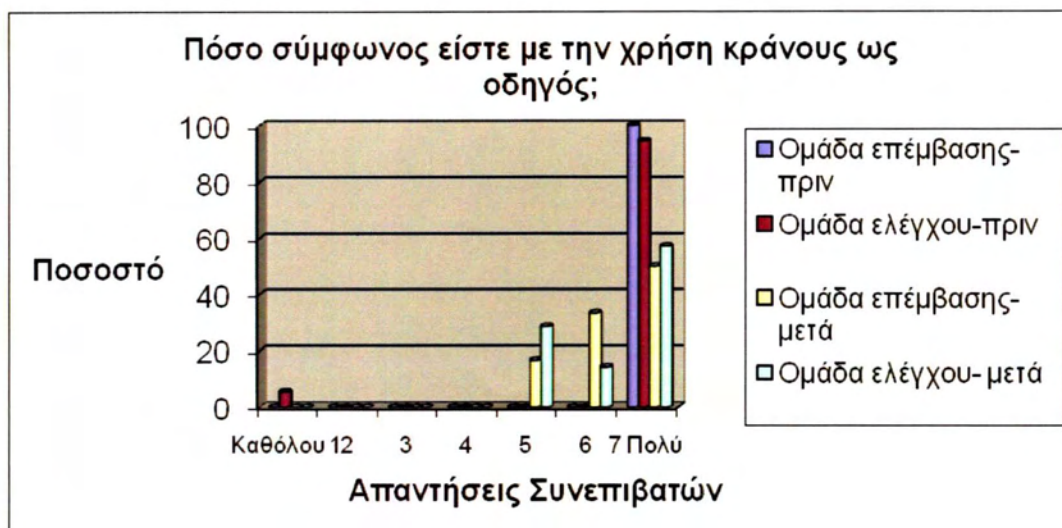
**Σχήμα 7.4** Γνώση εάν η χρήση κράνους ασφαλείας ως συνοδηγός είναι υποχρεωτική (απαντήσεις συνεπιβατών)

Παρατηρείται ότι υπάρχει ένα μικρό ποσοστό ατόμων κυρίως από την ομάδα ελέγχου και ομάδα επέμβασης μετά, που δεν είναι σίγουρο για το αν η χρήση κράνους ασφαλείας είναι υποχρεωτική.



**Σχήμα 7.5** Η άποψη των οδηγών για την υποχρεωτική χρήση του κράνους ασφαλείας





**Σχήμα 7.6** Η άποψη των συνεπιβατών για την υποχρεωτική χρήση του κράνους ασφαλείας

Και οι οδηγοί και οι συνεπιβάτες, φαίνεται να συμφωνούν κατά ένα μεγάλο βαθμό με τη χρήση κράνους ασφαλείας ως οδηγός. Υπάρχει και πάλι ένα μικρό ποσοστό (20%) από την ομάδα επέμβασης μετά, που δεν συμφωνεί καθόλου με τη χρήση κράνους.

#### 7.1.2 ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΚΡΑΝΟΥΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΕ ΑΣΤΙΚΗ ΚΑΙ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ

Στα σχεδιαγράμματα 7.7, 7.8, παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της συχνότητας χρήσης κράνους ασφαλείας σε αστική και υπεραστική περιοχή, για τους οδηγούς.



**Σχήμα 7.7** Συχνότητα χρήσης κράνους ασφαλείας από τους οδηγούς σε αστική περιοχή

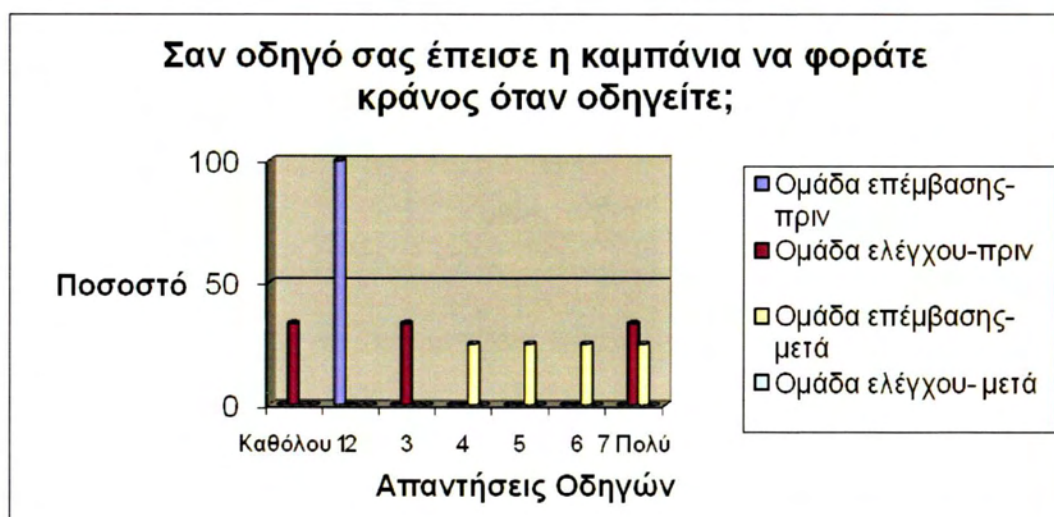


**Σχήμα 7.8** Συχνότητα χρήσης κράνους ασφαλείας από τους οδηγούς σε υπεραστική περιοχή

Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι όσον αφορά στη χρήση κράνους σε αστική περιοχή, ένα ποσοστό της τάξης του 20% των οδηγών δεν φοράει ποτέ κράνος. Η ομάδα που έχει την πιο επικίνδυνη οδηγική συμπεριφορά φαίνεται να είναι και πάλι η ομάδα επέμβασης μετά. Όσον αφορά στη χρήση κράνους σε υπεραστική περιοχή, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων κάνει σχεδόν πάντα χρήση κράνους, με την ομάδα επέμβασης μετά σε ποσοστό 40% να μην κάνει σχεδόν ποτέ χρήση κράνους σε υπεραστική διαδρομή.

### 7.1.3 ΕΠΙΡΡΟΗ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑΣ

Στο σχέδιο 7.9, φαίνονται τα αποτελέσματα της επιρροής της εκστρατείας στους οδηγούς.



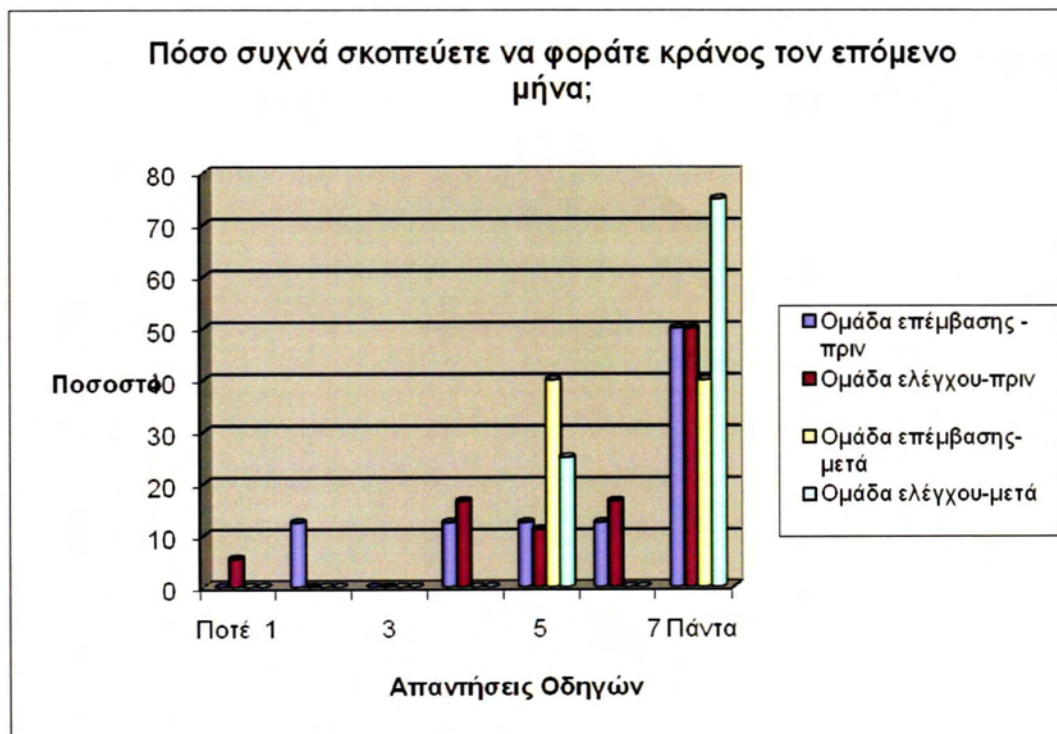
**Σχήμα 7.9** Απήχηση της τοπικής καμπάνιας στους οδηγούς



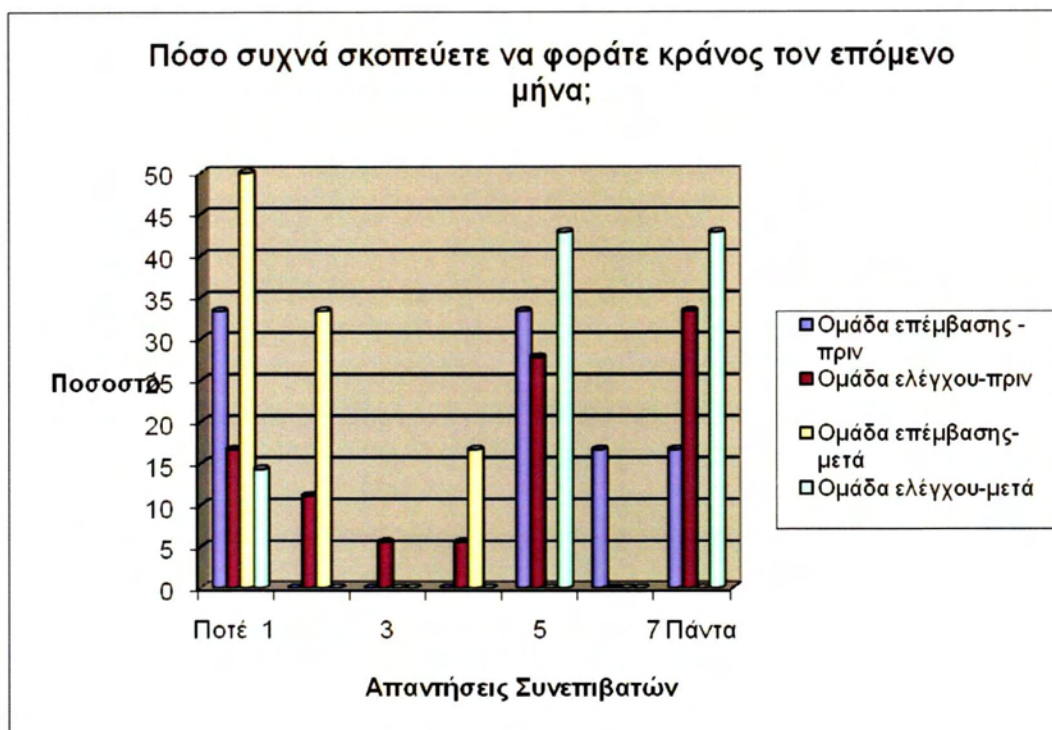
Παρατηρείται ότι δεν υπάρχουν απαντήσεις από την ομάδα ελέγχου μετά μια και δεν είδαν την εκστρατεία. Στις απαντήσεις της ομάδας επέμβασης μετά, που είδαν την εκστρατεία, υπάρχει μια διακύμανση των απαντήσεων, επισημαίνοντας ότι η εκστρατεία τους επηρέασε από μέτρια έως πολύ.

#### 7.1.4 ΠΡΟΘΕΣΗ ΧΡΗΣΗΣ ΚΡΑΝΟΥΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Στα σχεδιαγράμματα 7.10 και 7.11, παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της ερώτησης «Πόσο συχνά σκοπεύετε να φορέσετε κράνος τον επόμενο μήνα;» ξεχωριστά για τους οδηγούς και τους συνεπιβάτες.



Σχήμα 7.10 Πρόθεση χρήσης κράνους ασφαλείας των οδηγών



**Σχήμα 7.11** Πρόθεση χρήσης κράνους ασφαλείας των συνεπιβατών

Οι οδηγοί φαίνεται να είναι πιο πρόθυμοι να φορέσουν κράνος στον επόμενο μήνα από ότι οι συνεπιβάτες. Η ομάδα επέμβασης μετά των συνεπιβατών σε ποσοστό 50% απάντησε ότι δεν θα φορέσει ποτέ κράνος στον επόμενο μήνα, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό της ομάδας επέμβασης πριν είναι 35%.

Από τα αποτελέσματα αυτά φαίνεται ξεκάθαρα ότι η εκστρατεία για τη χρήση κράνους ασφαλείας δεν επηρέασε καθόλου την ομάδα επέμβασης, μια και οι απαντήσεις της ομάδας επέμβασης μετά είναι συχνά χειρότερες από τις απαντήσεις της ομάδας επέμβασης πριν. Όπως έχει αναφερθεί όμως, τα αποτελέσματα αυτά οφείλονται στο μικρό δείγμα που υπήρχε για την επεξεργασία των αποτελεσμάτων κι έτσι δεν μπορεί να βγεί κανένα ασφαλές συμπέρασμα.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Το θεωρητικό μοντέλο που χρησιμοποιήθηκε για το σχεδιασμό της εκστρατείας οδικής ασφάλειας, ήταν μια τροποποιημένη εκδοχή της θεωρίας σχεδιασμένης συμπεριφοράς, σύμφωνα με την οποία ορίστηκαν οι συγκεκριμένοι στόχοι των εκστρατειών. Επίσης, στο ίδιο μοντέλο στηρίχτηκε και η αξιολόγηση αυτών. Στο κεφάλαιο αυτό παραθέτονται τα συμπεράσματα της αξιολόγησης της τοπικής εκστρατείας οδικής ασφάλειας.

### **8.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΑΛΚΟΟΛ ΚΑΙ ΤΗΝ ΟΔΗΓΗΣΗ**

Στο υποκεφάλαιο αυτό, αναλύονται τα συμπεράσματα για τον σχεδιασμό και την αξιολόγηση της εκστρατείας για το αλκοόλ και την οδήγηση. Παραθέτονται αρχικά τα περιγραφικά αποτελέσματα της εκστρατείας, στη συνέχεια τα αποτελέσματα της σύγκρισης μεταξύ των ομάδων επέμβασης πριν-επέμβασης μετά, επέμβασης πριν-ελέγχου πριν, ελέγχου πριν-ελέγχου μετά και για τους οδηγούς και για τους συνεπιβάτες. Ακολουθούν τα συμπεράσματα της γραμμικής παλινδρόμησης των έξι πειραμάτων πρόβλεψης των μεταβλητών της πρόθεσης και της συμπεριφοράς και για τις τρεις μεθόδους σχεδιασμού που χρησιμοποιήθηκαν, μόνο για την ομάδα των οδηγών, αφού το ερωτηματολόγιο για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, δεν περιείχε αρκετές ερωτήσεις που αφορούσαν τους συνεπιβάτες κι έτσι δεν συγκεντρώθηκαν οι απαιτούμενες μεταβλητές για την ανάλυση της θεωρίας σχεδιασμένης συμπεριφοράς. Τέλος γίνεται μια σύγκριση των αποτελεσμάτων της γραμμικής παλινδρόμησης των μεθόδων σχεδιασμού, έτσι ώστε να σημειωθεί η πιο ισχυρή και η πιο αδύναμη μέθοδος, όσον αφορά τη πρόβλεψη των μεταβλητών.

#### **8.1.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΑΛΚΟΟΛ ΚΑΙ ΤΗΝ ΟΔΗΓΗΣΗ**

##### **Γνώση του ανώτατου επιτρεπτού ορίου κατανάλωσης αλκοόλ**

Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι υπάρχει αύξηση του ποσοστού της ομάδας επέμβασης των συνεπιβατών που γνώριζαν το ανώτατο επιτρεπτό όριο κατανάλωσης αλκοόλ μετά την εφαρμογή της εκστρατείας, σε αντίθεση με το αντίστοιχο ποσοστό των οδηγών της ίδιας ομάδας που είναι χαμηλότερο. Το γεγονός αυτό σημαίνει ότι η εκστρατεία επηρέασε την ομάδα επέμβασης. Αντίθετα, παρατηρείται ένα αντίστροφο αποτέλεσμα στην ομάδα ελέγχου, όπου υπάρχει αύξηση του ποσοστού των οδηγών που ήταν γνώστες του ανώτατου ορίου κατανάλωσης αλκοόλ, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό των συνεπιβατών ήταν χαμηλότερο.

Τα αποτελέσματα αυτά ενδεχομένως να οφείλονται στο γεγονός ότι η ομάδα των οδηγών χρειάστηκε να έχει γνώσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας για την απόκτηση της άδειας οδήγησης, όπου και αναφέρεται ότι το ανώτατο όριο κατανάλωσης αλκοόλ είναι 0,25 mgr/l. Επίσης, η αύξηση του αντίτιμου των προστίμων για την κατανάλωση αλκοόλ κατά τη διάρκεια της οδήγησης το 2007 μπορεί να συνέβαλαν αρκετά στη γνώση των οδηγών.

##### **Γνώση ότι το ανώτατο επιτρεπτό όριο κατανάλωσης αλκοόλ ισοδυναμεί με ένα ποτό**

Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι υπήρξε αύξηση των ατόμων της ομάδας επέμβασης που είχαν γνώση για την επιτρεπόμενη ποσότητα κατανάλωσης αλκοόλ κατά την οδήγηση πριν την εκστρατεία. Το ίδιο παρατηρήθηκε και στην ομάδα ελέγχου, γεγονός που αναιρεί το ότι η αύξηση που παρατηρήθηκε οφείλεται στην εκστρατεία αυτή καθ' αυτή.

##### **Γνώση ύπαρξης εκστρατείας οδικής ασφάλειας**

Παρατηρήθηκε ότι το ποσοστό των ατόμων της ομάδας επέμβασης που έχουν δει κάποια εκστρατεία οδικής ασφάλειας ήταν πολύ υψηλό, σε σχέση με το αντίστοιχο ποσοστό πριν την εφαρμογή της τοπικής εκστρατείας, γεγονός που σημαίνει ότι η τοπική εκστρατεία είχε σχετικά μεγάλη απήχηση. Αντίθετα, το



αντίστοιχο ποσοστό της ομάδας ελέγχου μειώθηκε λίγο. Αυτό μας δείχνει ότι η ομάδα αυτή έμεινε ανεπηρέαστη από την τοπική εκστρατεία, όπως είχαμε θέσει ως στόχο.

### **8.1.2 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΥΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΗΣ ΘΕΩΡΙΑΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΕΝΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ**

Τρία ζεύγη ομάδων (οδηγοί και συνεπιβάτες) χρησιμοποιήθηκαν για την ανάλυση των αποτελεσμάτων, σύμφωνα με τη μέθοδο της σχεδιασμένης συμπεριφοράς: επέμβασης πριν και επέμβασης μετά (1<sup>ο</sup> ζεύγος ομάδων), ελέγχου πριν και ελέγχου μετά (2<sup>ο</sup> ζεύγος ομάδων) και επέμβασης πριν και ελέγχου πριν (3<sup>ο</sup> ζεύγος ομάδων).

Τα αποτελέσματα του 1<sup>ου</sup> ζεύγους ομάδων (επέμβασης πριν και επέμβασης μετά) δείχνουν ότι δεν υπάρχει σημαντική στατιστική διαφορά ανάμεσα στους οδηγούς της ομάδας επέμβασης πριν και μετά την εφαρμογή της εκστρατείας. Παρόλο που οι διαφορές δεν ήταν σημαντικές στις περισσότερες περιπτώσεις, είχαν θετικά αποτελέσματα όσον αφορά την οδική ασφάλεια. Αυτό παρατηρήθηκε διότι οι συμμετέχοντες φαίνεται να πείστηκαν ότι η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ μπορεί να έχει αρνητικές συνέπειες, όπως φαίνεται από τις απαντήσεις τους στην ερώτηση κατά πόσο τους επηρέασε η τοπική καμπάνια οδικής ασφάλειας.

Μετά την ανάλυση των πριν και μετά μετρήσεων των συνεπιβατών, εμφανίστηκαν δύο σημαντικά αποτελέσματα. Οι συνεπιβάτες στην μετά μέτρηση ήταν πιο πρόθυμοι να αποτρέψουν τον οδηγό της παρέας τους από το να πιεί και να οδηγήσει, ακόμα κι αν αυτό ήταν ένα ποτό. Επίσης, η ίδια ομάδα δήλωσε πως θα ένιωθε ασφαλής αν ο οδηγός που έχει πιεί έστω και ένα ποτό τους επέστρεφε στο σπίτι, γεγονός που δημιουργεί μία αντίφαση.

Τα αποτελέσματα του 2<sup>ου</sup> ζεύγους ομάδων (ελέγχου πριν και ελέγχου μετά) δεν δείχνουν σημαντικές διαφορές ανάμεσα στους οδηγούς της ομάδας ελέγχου που απάντησαν πριν την εφαρμογή της εκστρατείας και αυτούς που απάντησαν μετά. Το ίδιο παρατηρήθηκε και με τους συνεπιβάτες. Ωστόσο θα μπορούσαν να σημειωθούν δύο εξαιρέσεις σε σχέση με τους οδηγούς. Μετά την εφαρμογή της εκστρατείας, οι οδηγοί σύμφωνα με τα στοιχεία, παρουσιάστηκαν μεν πιο ευαισθητοποιημένοι, καθώς κάποιο δυσάρεστο βίωμα στους ίδιους ή στο περιβάλλον τους θα τους απέτρεπε από το να πίνουν και να οδηγήσουν. Τα αποτελέσματα επίσης έδειξαν ότι οι μέσες τιμές των μεταβλητών ήταν σχεδόν ίδιες, γεγονός αναμενόμενο εφόσον οι ομάδες ελέγχου δεν εκτέθηκαν στην εκστρατεία.

Τα αποτελέσματα του 3<sup>ου</sup> ζεύγους ομάδων (επέμβασης πριν και ελέγχου πριν) δεν δείχνουν καμία σημαντική διαφορά ανάμεσα στους οδηγούς που ανήκουν στην ομάδα επέμβασης και στους οδηγούς της ομάδας ελέγχου πριν την εφαρμογή της εκστρατείας, σε σχεδόν όλες τις μεταβλητές, γεγονός θεμιτό, μια και αποδεικνύει την ομοιογένεια του δείγματος. Μία σημαντική διαφορά φαίνεται να υπάρχει μόνο στη μεταβλητή που μετρά τη συμπεριφορά και στη συχνότητα που οδήγησαν τους τελευταίους δύο μήνες έχοντας πιει τουλάχιστον ένα ποτό ύστερα από βραδινή έξοδο και για μεγάλη διαδρομή. Τα άτομα της ομάδας ελέγχου ήταν πιο πιθανό να οδηγήσουν ενώ έχουν πιει, σε σύγκριση με την ομάδα επέμβασης. Όσον αφορά τους συνεπιβάτες δεν παρατηρήθηκε καμία διαφορά ανάμεσα στις δύο ομάδες.

Δεδομένου ότι ο διαχωρισμός του πληθυσμού σε ομάδα ελέγχου και ομάδα επέμβασης ήταν τυχαίος και ότι το δείγμα ήταν ομοιογενές πριν την εφαρμογή της εκστρατείας, τα αποτελέσματα επιβεβαιώνουν ότι οι δύο ομάδες ήταν ίδιες πριν την εφαρμογή της εκστρατείας.

### **8.1.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΡΑΜΜΙΚΗΣ ΠΑΛΙΝΔΡΟΜΗΣΗΣ**

Παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της γραμμικής παλινδρόμησης για τις μεθόδους σχεδιασμού "the 2 group before-after randomized experiment", "The Solomon 4 group design" και "The separate pre-post samples design" για τα τρία πειράματα πρόβλεψης της πρόθεσης και για τα τρία πειράματα πρόβλεψης της συμπεριφοράς. Αναφέρονται τα ποσοστά πρόβλεψης ανάλογα με το πείραμα, καθώς και ο ισχυρότερος παράγοντας σε κάθε ομάδα που εξετάζεται, ανάλογα με την τιμή του Beta που έχει προκύψει.

### 8.1.3.1 Αποτελέσματα της μεθόδου “the 2 group before-after randomized experiment”

Τα αποτελέσματα της εξέτασης της θεωρίας σχεδιασμένης συμπεριφοράς, έδειξαν ότι τόσο τα descriptive norm όσο και ο παράγοντας «συμπεριφορά» (PB), βελτίωσαν την πιθανότητα πρόβλεψης της μεταβλητής της πρόθεσης (Intention). Για παράδειγμα, στην ομάδα επέμβασης μετά, τα αποτελέσματα δείχνουν ότι το ποσοστό της πιθανότητας της πρόβλεψης για οδήγηση μετά την κατανάλωση αλκοόλ βελτιώθηκε από 37,2% σε 62,2% όταν η μεταβλητή descriptive norm προστέθηκε στο δεύτερο πείραμα και σε 76,2% όταν η συμπεριφορά συμπεριλήφθηκε στο τελικό πείραμα. Ο ισχυρότερος παράγοντας πρόβλεψης είναι το behavioral belief, όπως φαίνεται από τα αποτελέσματα του συντελεστή beta. Ο παράγοντας normative belief συμβάλει επίσης σημαντικά στο σύνολο των διακυμάνσεων. Ο ασθενέστερος παράγοντας πρόβλεψης σύμφωνα με τη θεωρία σχεδιασμένης συμπεριφοράς φαίνεται να είναι η συμπεριφορά.

Παρόμοια συμπεράσματα εμφανίστηκαν όταν ο παράγοντας της συμπεριφοράς χρησιμοποιήθηκε ως εξαρτημένη μεταβλητή στα πειράματα 4, 5 και 6. Οι παράγοντες πρόβλεψης descriptive norm και «πρόθεση» (Intention), βελτίωσαν την πιθανότητα πρόβλεψης της πρόθεσης όταν εισήχθηκαν μετά τους παράγοντες behavioral beliefs, normative beliefs και control beliefs.

Πιο συγκεκριμένα, τα αποτελέσματα δείχνουν ότι το ποσοστό της διακύμανσης του παράγοντα της συμπεριφοράς στην οδήγηση μετά την κατανάλωση αλκοόλ αυξήθηκε από 55,6%, που ήταν στο πείραμα 4, σε 69,2% όταν ο παράγοντας descriptive norm προστέθηκε στο πείραμα 5 και στο 82,1% όταν προστέθηκε ο παράγοντας της πρόθεσης, δηλαδή στο πείραμα 6. Ο πιο ισχυρός παράγοντας στο πείραμα 4 είναι ο control belief, όπως φαίνεται από τις τιμές beta, ενώ ο πιο αδύναμος παράγοντας φαίνεται να είναι ο normative belief. Στο πείραμα 5, ο παράγοντας normative belief παραμένει ο πιο αδύναμος, ενώ ο descriptive norm είναι ο πιο ισχυρός. Τέλος, στο πείραμα 6 μετά την προσθήκη του παράγοντα «πρόθεση», έγινε αυτός ο πιο ισχυρός, ενώ ο normative belief εξακολουθεί να είναι ο πιο αδύναμος.

Το κύριο συμπέρασμα αυτής της μελέτης είναι ότι η εφαρμογή της εκστρατείας που αφορά το αλκοόλ και την οδήγηση με ομάδα στόχου τους φοιτητές του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, δεν κατάφερε να αλλάξει τη στάση τους. Ωστόσο, τα αποτελέσματα της εκστρατείας δείχνουν κάποια βελτίωση στον παράγοντα αυτόν. Θα ήταν λοιπόν αναγκαίο να εφαρμοστούν περισσότερες εκστρατείες στο μέλλον, οι οποίες θα μπορούσαν να συνδυαστούν με υποστηρικτικές δραστηριότητες, όπως κατάλληλη εκπαίδευση.

### 8.1.3.2 Αποτελέσματα της μεθόδου “The Solomon 4 group design”

Τα αποτελέσματα της γραμμικής παλινδρόμησης της θεωρίας σχεδιασμένης συμπεριφοράς, έδειξαν ότι η προσθήκη της μεταβλητής descriptive norm (DN) στους παράγοντες πρόβλεψης έχει ως επακόλουθο την αύξηση του  $R^2$  σε όλες τις ομάδες. Δηλαδή η προσθήκη της μεταβλητής DN αυξάνει το ποσοστό της πρόβλεψης (Intention). Στο 3<sup>ο</sup> πείραμα που προστίθεται ο παράγοντας συμπεριφοράς (PB), παρατηρείται μία επιπλέον αύξηση του  $R^2$ , γεγονός που σημαίνει ότι η πιθανότητα πρόβλεψης αυξάνεται ακόμα περισσότερο.

Συγκεκριμένα για την ομάδα επέμβασης πριν την εφαρμογή της εκστρατείας (επέμβασης 1), τα αποτελέσματα δείχνουν ότι η πιθανότητα πρόβλεψης αυξάνεται από 33,5% σε 35,7%, όταν η μεταβλητή DN προστίθεται στους παράγοντες και φτάνει το 48,2% όταν εισέρχεται ο παράγοντας της συμπεριφοράς PB.

Ο πιο ισχυρός παράγοντας πρόβλεψης για το 1<sup>ο</sup> πείραμα είναι ο NB, όπως επισημαίνεται από το BETA στον πίνακα συντελεστών. Για το 2<sup>ο</sup> πείραμα είναι ο DN και για το 3<sup>ο</sup> πείραμα ο PB.

Τα ίδια αποτελέσματα εμφανίζονται και για τα 4<sup>ο</sup>, 5<sup>ο</sup> και 6<sup>ο</sup> πείραμα. Ο εξαρτημένος παράγοντας στα πειράματα αυτά είναι η συμπεριφορά και παρατηρείται αύξηση της πιθανότητας πρόβλεψης όταν προστίθενται οι μεταβλητές DN και Intention.

Πιο συγκεκριμένα, τα αποτελέσματα δείχνουν ότι το ποσοστό πρόβλεψης της μεταβλητής της συμπεριφοράς αυξάνεται από 59,5% (4<sup>ο</sup> πείραμα) σε 67,4% (5<sup>ο</sup> πείραμα) και φτάνει το 79,5% (6<sup>ο</sup> πείραμα)

Ο ισχυρότερος παράγοντας στο 4<sup>ο</sup> πείραμα είναι ο CB, στο 5<sup>ο</sup> πείραμα είναι ο DN και στο 6<sup>ο</sup> πείραμα είναι ο DN και ο Intention. Αντίστοιχα αποτελέσματα παρατηρήθηκαν και για τις υπόλοιπες ομάδες.

#### 8.1.3.3 Αποτελέσματα της μεθόδου “The separate pre-post samples design”

Τα αποτελέσματα της γραμμικής παλινδρόμησης της θεωρίας σχεδιασμένης συμπεριφοράς, έδειξαν ότι η προσθήκη της μεταβλητής descriptive norm (DN) στους παράγοντες πρόβλεψης έχει ως επακόλουθο την αύξηση του  $R^2$  σε όλες τις ομάδες. Δηλαδή η προσθήκη της μεταβλητής DN αυξάνει το ποσοστό της πρόβλεψης (Intention).

Στο 3<sup>ο</sup> πείραμα που προστίθεται ο παράγοντας συμπεριφοράς past behavior (PB), παρατηρείται μία επιπλέον αύξηση του  $R^2$ , γεγονός που σημαίνει ότι η πιθανότητα πρόβλεψης αυξάνεται ακόμα περισσότερο.

Συγκεκριμένα για την ομάδα επέμβασης πριν την εφαρμογή της εκστρατείας (επέμβασης 1), τα αποτελέσματα δείχνουν ότι η πιθανότητα πρόβλεψης αυξάνεται από 22,6% (1<sup>ο</sup> πείραμα) σε 47,8% (2<sup>ο</sup> πείραμα), όταν η μεταβλητή DN προστίθεται στους παράγοντες και φτάνει το 52,6% (3<sup>ο</sup> πείραμα) όταν εισέρχεται ο παράγοντας της συμπεριφοράς PB.

Ο πιο ισχυρός παράγοντας πρόβλεψης για το 1<sup>ο</sup> πείραμα είναι ο NB, όπως επισημαίνεται από το Beta στον πίνακα συντελεστών. Για το 2<sup>ο</sup> πείραμα είναι ο DN και για το 3<sup>ο</sup> πείραμα ο PB και CB.

Τα ίδια αποτελέσματα εμφανίζονται και για τα 4<sup>ο</sup>, 5<sup>ο</sup> και 6<sup>ο</sup> πείραμα. Ο εξαρτημένος παράγοντας στα πειράματα αυτά είναι η συμπεριφορά και παρατηρείται αύξηση της πιθανότητας πρόβλεψης όταν προστίθενται οι μεταβλητές DN και Intention.

Πιο συγκεκριμένα, τα αποτελέσματα δείχνουν ότι το ποσοστό πρόβλεψης της μεταβλητής της συμπεριφοράς αυξάνεται από 59,5% (4<sup>ο</sup> πείραμα) σε 67,4% (5<sup>ο</sup> πείραμα) και φτάνει το 79,5% (6<sup>ο</sup> πείραμα)

Ο ισχυρότερος παράγοντας στο 4<sup>ο</sup> πείραμα είναι ο CB, στο 5<sup>ο</sup> πείραμα είναι ο DN και στο 6<sup>ο</sup> πείραμα είναι ο DN και ο Intention. Αντίστοιχα αποτελέσματα παρατηρήθηκαν και για τις υπόλοιπες ομάδες.

#### 8.1.4 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΜΕΘΟΔΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ ΑΛΚΟΟΛ ΚΑΙ ΤΗΝ ΟΔΗΓΗΣΗ

Ακολουθεί μια σύγκριση των τριών μεθόδων αξιολόγησης που χρησιμοποιήθηκαν για την ανάλυση της θεωρίας σχεδιασμένης συμπεριφοράς. Οι μέθοδοι που χρησιμοποιήθηκαν είναι: “the 2 group before after randomized experiment” η “the Solomon 4 group design” από τις πειραματικές μεθόδους και η “the separate pre post samples design” από τις ημι πειραματικές μεθόδους. Το βασικό κριτήριο σύγκρισης των μεθόδων, ήταν ο παράγοντας adjusted  $R^2$ . Πιο συγκεκριμένα, λαμβάνοντας υπόψη τις τιμές του adjusted  $R^2$  της κάθε ομάδας και του κάθε πειράματος ξεχωριστά, προέκυψε η αξιοπιστία της κάθε μεθόδου σχεδιασμού.

Πιο αναλυτικά, για την ομάδα επέμβασης πριν στο πείραμα 1 η μέθοδος “the 2 group before after randomized experiment”, έδωσε τη μικρότερη τιμή του adjusted  $R^2$ , ίσο με 21, 2% σε σχέση με τις άλλες δύο μεθόδους, ενώ η μέθοδος “the Solomon 4 group design” έχει τη μεγαλύτερη τιμή ίση με 33, 5%. Από αυτό βγαίνει το συμπέρασμα ότι η μέθοδος “the 2 group before after randomized experiment” είναι η πιο αδύναμη, ενώ η “the Solomon 4 group design” φαίνεται να είναι η πιο ισχυρή.

Οι τιμές αυτές, μεταβάλλονται στο δεύτερο πείραμα για την ίδια ομάδα, κατατάσσοντας ως πιο ισχυρή μέθοδο τη “the separate pre post samples design” με adjusted  $R^2$  47, 8%, ενώ η “the 2 group before after randomized experiment” εξακολουθεί να είναι η πιο αδύναμη με τιμή ίση με 34,1%. Το ίδιο ισχύει και για το πείραμα 3 όπου η μεταβλητή «συμπεριφορά» εισέρχεται στους παράγοντες πρόβλεψης για την πρόθεση.



Όσον αφορά την ομάδα ελέγχου πριν, η πιο ισχυρή μέθοδος φαίνεται να είναι η "the 2 group before after randomized experiment", δίνοντας τιμές για το adjusted  $R^2$  36,9%, 42% και 57,6% για τα πειράματα 1, 2 και 3 αντίστοιχα. Τα πειράματα 1 και 3, δείχνουν ως πιο αδύναμη μέθοδο σχεδιασμού την "the separate pre post samples design" με τιμές 33,1% και 51,2% αντίστοιχα, ενώ το πείραμα 2 αναδεικνύει ως πιο αδύναμη μέθοδο την "the Solomon 4 group design" με την τιμή του adjusted  $R^2$  να αγγίζει το 40,1%.

Στην ομάδα επέμβασης μετά, παρατηρείται ότι οι τιμές του adjusted  $R^2$  για τις μεθόδους "the Solomon 4 group design" και "the separate pre post samples design" ταυτίζονται, γεγονός που οφείλεται στο ότι η ομάδα επέμβασης 2 και για τις δύο αυτές μεθόδους, αποτελείται από τα ίδια άτομα (αυτοί που είδαν την εκστρατεία και απάντησαν μόνο στις μετά μετρήσεις). Οι δύο αυτές μέθοδοι έχουν τις μεγαλύτερες τιμές του adjusted  $R^2$  και είναι οι πιο ισχυρές και για τα έξι πειράματα.

Συνοπτικά για την εκστρατεία της κατανάλωσης αλκοόλ κατά τη διάρκεια της οδήγησης, η πιο ισχυρή μέθοδος όπως φαίνεται και στα αποτελέσματα της γραμμικής παλινδρόμησης, είναι η "the Solomon 4 group design", μια και δίνει τα υψηλότερα ποσοστά πρόβλεψης των μεταβλητών «πρόβλεψη» και «συμπεριφορά» σχεδόν σε όλες τις ομάδες. Οι μέθοδοι "the 2 group before after randomized experiment" και η "the separate pre post samples design", φαίνεται να είναι και οι δύο αρκετά πιο αδύναμες σε σχέση με την "the Solomon 4 group design", εκτός από τα πειράματα πρόβλεψης της συμπεριφοράς (πειράματα 4, 5 και 6) όπου τα αποτελέσματα για την τελευταία βγαίνουν εξίσου ισχυρά με την "the 2 group before after randomized experiment" από τις ημι πειραματικές μεθόδους. Η μέθοδος αξιολόγησης που φαίνεται να ξεχωρίζει είναι η "the Solomon 4 group design", από την ομάδα των πειραματικών μεθόδων, γεγονός που αποδεικνύει ότι σωστά θεωρείται μια από τις πιο ισχυρές μεθόδους αξιολόγησης, ενώ το ισχυρότερο μοντέλο πρόβλεψης της πρόθεσης είναι το τρίτο όπου οι ανεξάρτητες μεταβλητές είναι οι: BB, CB, NB, DN, PB.

## **8.2 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΖΩΝΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ**

Στο υποκεφάλαιο αυτό, αναλύονται τα συμπεράσματα για τον σχεδιασμό και την αξιολόγηση της εκστρατείας για τη χρήση ζώνης ασφαλείας κατά τη διάρκεια της οδήγησης. Παραθέτονται αρχικά τα περιγραφικά αποτελέσματα της εκστρατείας, στη συνέχεια τα αποτελέσματα της σύγκρισης μεταξύ των ομάδων επέμβασης πριν- επέμβασης μετά, επέμβασης πριν- ελέγχου πριν, ελέγχου πριν- ελέγχου μετά, και για τους οδηγούς και για τους συνεπιβάτες. Ακολουθούν τα συμπεράσματα της γραμμικής παλινδρόμησης των έξι πειραμάτων πρόβλεψης των μεταβλητών της πρόθεσης και της συμπεριφοράς και για τις τρεις μεθόδους αξιολόγησης που χρησιμοποιήθηκαν. Η ανάλυση αυτή έγινε ξεχωριστά για τους οδηγούς και τους συνεπιβάτες. Τέλος γίνεται μια σύγκριση των αποτελεσμάτων της γραμμικής παλινδρόμησης των μεθόδων αξιολόγησης, έτσι ώστε να σημειωθεί η πιο ισχυρή και η πιο αδύναμη μέθοδος, όσον αφορά τη πρόβλεψη των μεταβλητών.

### **8.2.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΖΩΝΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ**

#### **Γνώση για την υποχρεωτική χρήση της ζώνης ασφαλείας των οδηγών και συνοδηγών**

Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι το ποσοστό των οδηγών που γνώριζαν πως η χρήση ζώνης ασφαλείας είναι υποχρεωτική για τους ίδιους και που ανήκουν τόσο στην ομάδα επέμβασης όσο και στην ομάδα ελέγχου αυξήθηκε μετά την εφαρμογή της παρατηρούμε ότι το αντίστοιχο ποσοστό των συνεπιβατών στην ίδια ερώτηση δεν μεταβάλλεται ιδιαίτερα. Αυτό δείχνει ότι η εκστρατεία δεν επηρέασε ιδιαίτερα την γνώση. Επίσης παρατηρήθηκε ότι ο αριθμός των ατόμων που δεν γνώριζε ότι η χρήση ζώνης είναι υποχρεωτική είναι αρκετά μικρό. Αντίστοιχα συμπεράσματα βγήκαν για την γνώση της υποχρεωτικής χρήσης ζώνης ασφαλείας για τους συνεπιβάτες. Σημαντικό είναι επίσης να αναφερθεί ότι η υπάρχει ένας σημαντικός αριθμός οδηγών και συνεπιβατών που δεν γνωρίζουν ότι η χρήση ζώνης ασφαλείας στο πίσω κάθισμα

είναι υποχρεωτική, πριν την εφαρμογή της εκστρατείας. Μετά την εφαρμογή της εκστρατείας, ο αριθμός των συνεπιβατών που δεν γνωρίζει μειώνεται .

### **Συχνότητα της χρήσης ζώνης ασφαλείας**

Παρατηρήθηκε ότι η συχνότητα της χρήσης ζώνης ασφαλείας είναι μεγαλύτερη στις υπεραστικές οδούς σε σχέση με τις αστικές.

Όσον αφορά τον αντίκτυπο της εκστρατείας, δεν υπάρχει μεγάλη διαφοροποίηση στην ομάδα επέμβασης των οδηγών που φορούν ζώνη ασφαλείας πριν και μετά την εκστρατεία, είτε σε αστική είτε σε υπεραστική οδό. Από την άλλη, εντοπίζεται μία μικρή αύξηση στην ομάδα επέμβασης των συνεπιβατών μετά την εκστρατεία. Στις ομάδες ελέγχου των οδηγών και των συνεπιβατών δεν παρατηρήθηκε καμία σημαντική αλλαγή.

### **Επιρροή της εκστρατείας στη συμπεριφορά**

Στους οδηγούς δεν παρατηρήθηκε ιδιαίτερη αλλαγή στη συμπεριφορά πριν και μετά την εφαρμογή της εκστρατείας.

#### **8.2.2 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΥΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΗΣ ΘΕΩΡΙΑΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΕΝΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ**

Τρία ζεύγη ομάδων (οδηγοί και συνεπιβάτες) χρησιμοποιήθηκαν για την ανάλυση των αποτελεσμάτων, σύμφωνα με τη μέθοδο της σχεδιασμένης συμπεριφοράς: επέμβασης πριν και επέμβασης μετά (1<sup>ο</sup> ζεύγος ομάδων), ελέγχου πριν και ελέγχου μετά (2<sup>ο</sup> ζεύγος ομάδων) και επέμβασης πριν και ελέγχου πριν (3<sup>ο</sup> ζεύγος ομάδων).

Τα αποτελέσματα του 1<sup>ου</sup> ζεύγους ομάδων (επέμβασης πριν και επέμβασης μετά) δείχνουν ότι υπάρχει σημαντική διαφορά ανάμεσα στους οδηγούς της ομάδας επέμβασης πριν και μετά την εφαρμογή της εκστρατείας, γεγονός θεμιτό μια και η σύγκριση αφορά την ομάδα που έγινε η επέμβαση. Η διαφορά αυτή επικεντρώνεται κυρίως στις πεπιοιθήσεις τους, όχι όμως και στη συμπεριφορά τους. Όσον αφορά την εκστρατεία, οι απαντήσεις τους δείχνουν ότι τους άρεσε, ωστόσο δεν τους έπεισε να αλλάξουν συμπεριφορά.

Μετά την ανάλυση των πριν και μετά απαντήσεων από τους συνεπιβάτες, φάνηκε ότι η επιρροή της εκστρατείας είχε μεγάλο αντίκτυπο σε όλους τους παράγοντες, συμπεριλαμβανομένης και της συμπεριφοράς. Οι συνεπιβάτες στην μετά μέτρηση ήταν πιο πρόθυμοι να φορέσουν ζώνη.

Τα αποτελέσματα του 2<sup>ου</sup> ζεύγους ομάδων (ελέγχου πριν και ελέγχου μετά) δείχνουν διαφορές ανάμεσα στους οδηγούς της ομάδας ελέγχου που απάντησαν πριν την εφαρμογή της εκστρατείας και αυτούς που απάντησαν μετά. Το ίδιο παρατηρήθηκε και με τους συνεπιβάτες. Οι ομάδες αυτές δεν εκτέθηκαν στην εκστρατεία, οπότε δεν θα μπορούσαμε να ισχυριστούμε ότι η διαφορά αυτή οφείλεται εκεί. Οι πιο συχνοί έλεγχοι και τα υψηλότερα πρόστιμα που εφαρμόστηκαν την ίδια περίοδο ίσως έχουν επηρεάσει στη διαμόρφωση της διαφοράς αυτής.

Τα αποτελέσματα του 3<sup>ου</sup> ζεύγους ομάδων (επέμβασης πριν και ελέγχου πριν) δείχνουν στατιστική διαφορά ανάμεσα στους οδηγούς που ανήκουν στην ομάδα επέμβασης και στους οδηγούς της ομάδας ελέγχου πριν την εφαρμογή της εκστρατείας, σε σχεδόν όλες τις μεταβλητές. Ωστόσο παρατηρείται ισχυρή ομοιογένεια στην άποψη ότι περισσότεροι έλεγχοι θα έπειθαν για τη χρήση ζώνης, στην άποψη ότι αν κάποιος οδηγεί προσεχτικά δεν χρειάζεται να φορά ζώνη καθώς και στην άποψη ότι σε ένα σοβαρό ατύχημα η ζώνη δεν θα έκανε διαφορά.

Στο ίδιο συμπέρασμα οδηγούν και οι απαντήσεις των συνεπιβατών, καθώς παρά την ανομοιογένεια τους, συγκλίνουν στην άποψη ότι η ζώνη ασφαλείας είναι χρήσιμη μόνο για μεγάλες αποστάσεις και στη πρόθεση τους να φορούν ζώνη από δω και στο εξής.



### 8.2.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΡΑΜΜΙΚΗΣ ΠΑΛΙΝΔΡΟΜΗΣΗΣ

Παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της γραμμικής παλινδρόμησης για τις μεθόδους αξιολόγησης “the 2 group before-after randomized experiment”, “The Solomon 4 group design” και “The separate pre-post samples design” για τα τρία πειράματα πρόβλεψης της πρόθεσης και για τα τρία πειράματα πρόβλεψης της συμπεριφοράς για τις ομάδες των οδηγών και των συνεπιβατών. Αναφέρονται τα ποσοστά πρόβλεψης ανάλογα με το πείραμα, καθώς και ο ισχυρότερος παράγοντας σε κάθε ομάδα που εξετάζεται, ανάλογα με την τιμή του Beta που έχει προκύψει.

#### 8.2.3.1 Αποτελέσματα της μεθόδου “the 2-group before-after randomized experiment”

Τα αποτελέσματα της γραμμικής παλινδρόμησης της θεωρίας σχεδιασμένης συμπεριφοράς, έδειξαν ότι η προσθήκη της μεταβλητής descriptive norm (DN) στους παράγοντες πρόβλεψης έχει ως επακόλουθο την αύξηση του  $R^2$  σε όλες τις ομάδες. Δηλαδή η προσθήκη της μεταβλητής DN αυξάνει το ποσοστό της πρόβλεψης (Intention).

Στο 3<sup>ο</sup> πείραμα που προστίθεται ο παράγοντας συμπεριφοράς (PB), παρατηρείται μία επιπλέον αύξηση του  $R^2$ , γεγονός που σημαίνει ότι η πιθανότητα πρόβλεψης αυξάνεται ακόμα περισσότερο.

Συγκεκριμένα για την ομάδα επέμβασης πριν την εφαρμογή της εκστρατείας, τα αποτελέσματα δείχνουν ότι η πιθανότητα πρόβλεψης μειώνεται από 53,9% (1<sup>ο</sup> πείραμα) σε 53,4% (2<sup>ο</sup> πείραμα), όταν η μεταβλητή DN προστίθεται στους παράγοντες και φτάνει το 84,8% (3<sup>ο</sup> πείραμα) όταν εισέρχεται ο παράγοντας της συμπεριφοράς PB. Παρατηρείται ότι η μεταβλητή DN σε αυτή την περίπτωση δεν αυξάνει την πιθανότητα πρόβλεψης, αλλά μόνο στο 3<sup>ο</sup> πείραμα με την προσθήκη του παράγοντα της συμπεριφοράς PB παρατηρείται αύξηση του ποσοστού πρόβλεψης.

Ο πιο ισχυρός παράγοντας πρόβλεψης για το 1<sup>ο</sup> πείραμα είναι ο BB, όπως επισημαίνεται από το Beta στον πίνακα συντελεστών. Για το 2<sup>ο</sup> πείραμα είναι ο BB και NB και για το 3<sup>ο</sup> πείραμα ο PB.

Παρόμοια αποτελέσματα εμφανίζονται και για τα 4<sup>ο</sup>, 5<sup>ο</sup> και 6<sup>ο</sup> πείραμα. Ο εξαρτημένος παράγοντας στα πειράματα αυτά είναι η συμπεριφορά και παρατηρείται αύξηση της πιθανότητας πρόβλεψης όταν προστίθενται οι μεταβλητές DN και Intention.

Πιο συγκεκριμένα, τα αποτελέσματα δείχνουν ότι το ποσοστό πρόβλεψης της μεταβλητής της συμπεριφοράς μειώνεται από 65,8% (4<sup>ο</sup> πείραμα) σε 65,2% (5<sup>ο</sup> πείραμα) και φτάνει το 85,6% (6<sup>ο</sup> πείραμα). Αντίστοιχα αποτελέσματα παρατηρήθηκαν και για τις υπόλοιπες ομάδες, οδηγών, καθώς και για όλες τις ομάδες των συνεπιβατών.

#### 8.2.3.2 Αποτελέσματα της μεθόδου “the Solomon 4 group design”

Τα αποτελέσματα της γραμμικής παλινδρόμησης της θεωρίας σχεδιασμένης συμπεριφοράς έδειξαν ότι η προσθήκη της μεταβλητής descriptive norm (DN) στους παράγοντες πρόβλεψης έχει ως επακόλουθο την αύξηση του  $R^2$  σε όλες τις ομάδες. Δηλαδή η προσθήκη της μεταβλητής DN αυξάνει το ποσοστό της πρόβλεψης (Intention).

Στο 3<sup>ο</sup> πείραμα που προστίθεται ο παράγοντας συμπεριφοράς past behavior (PB), παρατηρείται μία επιπλέον αύξηση του  $R^2$ , γεγονός που σημαίνει ότι η πιθανότητα πρόβλεψης αυξάνεται ακόμα περισσότερο.

Συγκεκριμένα για την ομάδα επέμβασης πριν την εφαρμογή της εκστρατείας (επέμβασης 1), τα αποτελέσματα δείχνουν ότι η πιθανότητα πρόβλεψης αυξάνεται από 67,9% σε 69,3%, όταν η μεταβλητή DN προστίθεται στους παράγοντες και φτάνει το 95% όταν εισέρχεται ο παράγοντας της συμπεριφοράς PB.

Ο πιο ισχυρός παράγοντας πρόβλεψης για το 1<sup>ο</sup> πείραμα είναι ο NB1, ο BB6 και ο BB5 όπως επισημαίνεται από το Beta στον πίνακα συντελεστών. Για το 2<sup>ο</sup> πείραμα είναι ο NB1, ο BB5, BB6 και BB1 και για το 3<sup>ο</sup> πείραμα ο PB και BB5.

Τα ίδια αποτελέσματα εμφανίζονται και για τα 4<sup>ο</sup>, 5<sup>ο</sup> και 6<sup>ο</sup> πείραμα. Ο εξαρτημένος παράγοντας στα πειράματα αυτά είναι η συμπεριφορά και παρατηρείται αύξηση της πιθανότητας πρόβλεψης όταν προστίθενται οι μεταβλητές DN και Intention.

Πιο συγκεκριμένα, τα αποτελέσματα δείχνουν ότι το ποσοστό πρόβλεψης της μεταβλητής της συμπεριφοράς αυξάνεται από 71,4% (4<sup>ο</sup> πείραμα) σε 78,6% (5<sup>ο</sup> πείραμα) και φτάνει το 86,6% (6<sup>ο</sup> πείραμα). Αντίστοιχα αποτελέσματα παρατηρήθηκαν και για τις υπόλοιπες ομάδες των οδηγών, καθώς και για όλες τις ομάδες των συνεπιβατών.

#### **8.2.3.3 Αποτελέσματα της μεθόδου “The separate pre-post samples design”**

Τα αποτελέσματα της γραμμικής παλινδρόμησης της θεωρίας σχεδιασμένης συμπεριφοράς έδειξαν ότι η προσθήκη της μεταβλητής descriptive norm (DN) στους παράγοντες πρόβλεψης έχει ως επακόλουθο την αύξηση του  $R^2$  σε όλες τις ομάδες. Δηλαδή η προσθήκη της μεταβλητής DN αυξάνει το ποσοστό της πρόβλεψης (Intention).

Στο 3<sup>ο</sup> πείραμα που προστίθεται ο παράγοντας συμπεριφοράς past behavior (PB), παρατηρείται μία επιπλέον αύξηση του  $R^2$ , γεγονός που σημαίνει ότι η πιθανότητα πρόβλεψης αυξάνεται ακόμα περισσότερο.

Συγκεκριμένα για την ομάδα επέμβασης πριν την εφαρμογή της εκστρατείας (επέμβασης 1), τα αποτελέσματα δείχνουν ότι η πιθανότητα πρόβλεψης μειώνεται από 50,6% (1<sup>ο</sup> πείραμα) σε 47,9% (2<sup>ο</sup> πείραμα), όταν η μεταβλητή DN προστίθεται στους παράγοντες και φτάνει το 89,2% (3<sup>ο</sup> πείραμα) όταν εισέρχεται ο παράγοντας της συμπεριφοράς PB. Παρατηρείται ότι η μεταβλητή DN σε αυτή την περίπτωση δεν αυξάνει την πιθανότητα πρόβλεψης, αλλά μόνο στο 3<sup>ο</sup> πείραμα με την προσθήκη του παράγοντα της συμπεριφοράς PB παρατηρείται αύξηση.

Ο πιο ισχυρός παράγοντας πρόβλεψης για το 1<sup>ο</sup> πείραμα είναι ο BB, όπως επισημαίνεται από το Beta στον πίνακα συντελεστών. Για το 2<sup>ο</sup> πείραμα είναι ο BB και για το 3<sup>ο</sup> πείραμα ο PB.

Παρόμοια αποτελέσματα εμφανίζονται και για τα 4<sup>ο</sup>, 5<sup>ο</sup> και 6<sup>ο</sup> πείραμα. Ο εξαρτημένος παράγοντας στα πειράματα αυτά είναι η συμπεριφορά και παρατηρείται αύξηση της πιθανότητας πρόβλεψης όταν προστίθενται οι μεταβλητές DN και Intention.

Πιο συγκεκριμένα, τα αποτελέσματα δείχνουν ότι το ποσοστό πρόβλεψης της μεταβλητής της συμπεριφοράς αυξάνεται από 58,3% (4<sup>ο</sup> πείραμα) σε 61,9% (5<sup>ο</sup> πείραμα) και φτάνει το 74,9% (6<sup>ο</sup> πείραμα)

Αντίστοιχα αποτελέσματα παρατηρήθηκαν και για τις υπόλοιπες ομάδες, οδηγών, καθώς και για όλες τις ομάδες των συνεπιβατών.

#### **8.2.4 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΜΕΘΟΔΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΖΩΝΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ**

Ακολουθεί μια σύγκριση των τριών μεθόδων αξιολόγησης που χρησιμοποιήθηκαν για την ανάλυση της θεωρίας σχεδιασμένης συμπεριφοράς. Οι μέθοδοι που χρησιμοποιήθηκαν είναι: “the 2 group before after randomized experiment” η “the Solomon 4 group design” από τις πειραματικές μεθόδους και η “the separate pre post samples design” από τις ημι πειραματικές μεθόδους. Το βασικό κριτήριο σύγκρισης των μεθόδων, ήταν ο παράγοντας adjusted  $R^2$ . Πιο συγκεκριμένα, λαμβάνοντας υπόψη τις τιμές του adjusted  $R^2$  της κάθε ομάδας και του κάθε πειράματος ξεχωριστά, προέκυψε η αξιοπιστία της κάθε μεθόδου αξιολόγησης.

Αναλυτικά, για την ομάδα επέμβασης πριν των οδηγών στο πείραμα 1 η μέθοδος “the separate pre post samples design”, έδωσε τη μικρότερη τιμή του adjusted  $R^2$ , ίσο με 50,9% σε σχέση με τις άλλες δύο μεθόδους, ενώ η μέθοδος “the Solomon 4 group design” έχει τη μεγαλύτερη τιμή ίση με 67,9%. Από αυτό βγαίνει το συμπέρασμα ότι η μέθοδος “the separate pre post samples design” είναι η πιο αδύναμη, ενώ η

“the Solomon 4 group design” φαίνεται να είναι η πιο ισχυρή. Το ίδιο παρατηρείται και για την ίδια ομάδα και στο πείραμα 2, με τιμή του adjusted  $R^2$  47,9% και 69,3% αντίστοιχα.

Οι τιμές αυτές, μεταβάλλονται στο τρίτο πείραμα για την ίδια ομάδα, κατατάσσοντας ως πιο ισχυρή μέθοδο τη “the Solomon 4 group design” με adjusted  $R^2$  95%, ενώ η “the 2 group before after randomized experiment” είναι η πιο αδύναμη με τιμή ίση με 84,8%.

Όσον αφορά την ομάδα ελέγχου πριν των οδηγιών, η πιο ισχυρή μέθοδος φαίνεται να είναι η “the Solomon 4 group design”, δίνοντας τιμές για το adjusted  $R^2$  88,4%, 86,5% και 93,1% για τα πειράματα 1, 2 και 3 αντίστοιχα. Τα πειράματα 1,2 και 3, δείχνουν ως πιο αδύναμη μέθοδο σχεδιασμού την “the separate pre post samples design” με τιμές 42,5% και 49% και 71,9% αντίστοιχα.

Στην ομάδα επέμβασης μετά των οδηγιών, η πιο ισχυρή μέθοδος συνεχίζει να είναι η “the Solomon 4 group design” και στα 6 πειράματα, δίνοντας τιμές για το adjusted  $R^2$  74,4%, 74,9%, 94,5%, 71,4%, 78,6% και 86,6% αντίστοιχα. Τα τρία πρώτα πειράματα αυτής της ομάδας ορίζουν ως την πιο αδύναμη μέθοδο την “the 2 group before after randomized experiment” με τιμές για το adjusted  $R^2$  53%, 52% και 80,2% αντίστοιχα. Τα επόμενα τρία πειράματα δείχνουν ως την πιο αδύναμη μέθοδο την “the separate pre post samples design” με τιμές για το adjusted  $R^2$  58,3%, 61,9% και 74,9% αντίστοιχα.

Για την ομάδα επέμβασης πριν των συνοδηγιών στο πείραμα 1 η μέθοδος “the 2 group before after randomized experiment”, έδωσε τη μικρότερη τιμή του adjusted  $R^2$ , ίσο με 62,5% σε σχέση με τις άλλες δύο μεθόδους, ενώ η μέθοδος “the separate pre post samples design” έχει τη μεγαλύτερη τιμή ίση με 99,3%. Από αυτό βγαίνει το συμπέρασμα ότι η μέθοδος “the 2 group before after randomized experiment” είναι η πιο αδύναμη, ενώ η “the separate pre post samples design” φαίνεται να είναι η πιο ισχυρή. Το ίδιο παρατηρείται και για την ίδια ομάδα και στο πείραμα 2 και 3 αντίστοιχα.

Όσον αφορά την ομάδα ελέγχου πριν των συνεπιβατών, η πιο ισχυρή μέθοδος φαίνεται να είναι η “the Solomon 4 group design”, δίνοντας τιμές για το adjusted  $R^2$  67,2%, 73,7% και 91,2% για τα πειράματα 1, 2 και 3 αντίστοιχα. Τα πειράματα 1,2 και 3, δείχνουν ως πιο αδύναμη μέθοδο αξιολόγησης την “the 2 group before after randomized experiment” με τιμές 26,8% και 26,2% και 68,6% αντίστοιχα.

Στην ομάδα επέμβασης μετά των συνεπιβατών, η πιο ισχυρή μέθοδος είναι η “the separate pre post samples design” καθώς στην πλειοψηφία των πειραμάτων, δίνει τις μεγαλύτερες τιμές για το adjusted  $R^2$ . Η πιο αδύναμη μέθοδος είναι η “the 2 group before after randomized experiment”, εφόσον στα περισσότερα πειράματα το adjusted  $R^2$  δίνει τις μικρότερες τιμές.

Συνοπτικά, φαίνεται ότι και για τους οδηγούς και για τους συνεπιβάτες η πιο ισχυρή μέθοδος αξιολόγησης είναι η “the separate pre post samples design”, με την “the Solomon 4 group design” να την ακολουθεί ενώ τα πιο ισχυρά πειράματα για την πρόβλεψη της πρόθεσης και της συμπεριφοράς είναι αντίστοιχα το τρίτο και το έκτο.

### 8.3 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΜΕΘΟΔΩΝ

Συμπερασματικά και για τις δύο εκστρατείες που έλαβαν χώρα στην Πολυτεχνική Σχολή του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας (αλκοόλ και οδήγηση και χρήση ζώνης ασφαλείας) η πιο ισχυρή μέθοδος αξιολόγησης φαίνεται να είναι η “the Solomon 4 group design”, γεγονός που αποδεικνύει ότι σωστά θεωρείται μια από τις πιο ισχυρές μεθόδους αξιολόγησης. Το πιο ισχυρό πείραμα για την πρόβλεψη της πρόθεσης είναι το τρίτο πείραμα, στο οποίο οι ανεξάρτητες μεταβλητές είναι οι: BB, CB, NB, DN, PB, ενώ το πιο ισχυρό πείραμα για την πρόβλεψη της συμπεριφοράς είναι το έκτο με τις μεταβλητές να είναι οι: BB, CB, NB, DN, Intention.

## Βιβλιογραφία

Ajzen, I. (1991). The Theory of Planned Behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 179- 211.

Ajzen, I. (1991). The Theory of Planned Behavior, [http://en.wikipedia.org/wiki/Theory\\_of\\_planned\\_behavior](http://en.wikipedia.org/wiki/Theory_of_planned_behavior)

CARE, 2006. Community database on Accident on the road in Europe. General Secretariat of National Statistical Service of Greece, [www.statistics.gr](http://www.statistics.gr)

CAST (2009). Manual for Designing, Implementing and Evaluating Road Safety Communication Campaigns.

Cronbach, L.J. (1951). Coefficient alpha and the internal structure of tests. *Psychometrical*, 16 (3), 297-334

European Commission. (2001). White Paper – European transport policy for 2010: Time to decide  
Luxemburg: Office for Official Publication of European Communities. Retrieved 17 December 2008 from  
[http://ec.europa.eu/transport/white\\_paper/documents/doc/lb\\_com\\_2001\\_0370\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/white_paper/documents/doc/lb_com_2001_0370_en.pdf)

Montgomery, D. C (1976). Design and analysis of experiments. John Wiley and Sons.

Research methods knowledge base, [http://www.socialresearchmethods.net/kb/stat\\_t.php](http://www.socialresearchmethods.net/kb/stat_t.php),  
<http://www.socialresearchmethods.net/kb/sampstat.php>

The World Bank Global Road Safety Facility, World Health Organization, (2007), [www.who.int/roadsafety](http://www.who.int/roadsafety)

Vaus D., (2001). Research Design in Social Research, Sage publications Ltd.

Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, (2007), Υπουργείο Μεταφορών,  
[www.yme.gr/imagebank/categories/ΚΟΚ\\_pdf.pdf](http://www.yme.gr/imagebank/categories/ΚΟΚ_pdf.pdf)



**ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΓΙΑ ΑΛΚΟΟΛ ΚΑΙ ΟΔΗΓΗΣΗ****Α. ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ**

1.	Είστε: α. Οδηγός αυτοκινήτου β. Οδηγός μοτοσυκλέτας γ. Συνεπιβάτης αυτοκινήτου δ. Συνοδηγός μοτοσυκλέτας
2.	Γνωρίζετε ποιά είναι το ανώτατο επιτρεπτό όριο κατανάλωσης αλκοόλ. όταν οδηγείτε (από τον Κ.Ο.Κ.);  α. Ναι β. Όχι Αν ναι, ποιά:.....
3.	Γνωρίζετε ότι αυτό ισοδυναμεί με 1 ποτό;  α. Ναι β. Όχι
4.	Γνωρίζοντας ότι το ανώτατο επιτρεπτό όριο κατανάλωσης αλκοόλ. είναι 0,25 ml ,σας βρίσκει σύμφωνο;  Καθόλου σύμφωνο                      1                      2                      3                      4                      5                      6                      7                      Απόλυτα σύμφωνο

**Β. ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΟΔΗΓΟΥΣ ΜΟΝΟ**

Έστω ότι επιστρέφετε από μία βραδινή έξοδο με την παρέα σας και όλοι έχετε πιεί τουλάχιστον ένα ποτό.

5.	Πόσο συμφωνείτε με τις παρακάτω προτάσεις;
α. Εφόσον έχω πιεί επιλέγω να μην οδηγήσω.	Διαφωνώ πλήρως                      1                      2                      3                      4                      5                      6                      7                      Συμφωνώ απόλυτα
β. Παρόλο που έχω πιεί μπορώ να οδηγήσω με ασφάλεια.	Διαφωνώ πλήρως                      1                      2                      3                      4                      5                      6                      7                      Συμφωνώ απόλυτα
γ. Αν οι συνεπιβάτες θεωρούν ότι δεν είμαι ικανός να οδηγήσω, επιλέγω να μην οδηγήσω.	Διαφωνώ πλήρως                      1                      2                      3                      4                      5                      6                      7                      Συμφωνώ απόλυτα
δ. Το να οδηγώ ενώ έχω πιεί, θα αυξήσει την πιθανότητα να εμπλακώ σε ατύχημα.	Διαφωνώ πλήρως                      1                      2                      3                      4                      5                      6                      7                      Συμφωνώ απόλυτα
ε. Το να οδηγώ ενώ έχω πιεί, θα αυξήσει την πιθανότητα να μου επιβληθεί πρόστιμο.	Διαφωνώ πλήρως                      1                      2                      3                      4                      5                      6                      7                      Συμφωνώ απόλυτα



6.	<p><b>Κάτω από ποιές συνθήκες βρίσκετε πιθανό να οδηγήσετε;</b></p> <p>α. Όταν δεν λειτουργούν οι δημόσιες συγκοινωνίες. Απίθανο 1 2 3 4 5 6 7 Πολύ πιθανό</p> <p>β. Όταν έχω υποσχεθεί να επιστρέψω κάποιον σπίτι. Απίθανο 1 2 3 4 5 6 7 Πολύ πιθανό</p> <p>γ. Όταν χρειάζομαι το αυτοκίνητο την επόμενη μέρα. Απίθανο 1 2 3 4 5 6 7 Πολύ πιθανό</p> <p>δ. Όταν επιστρέφω αργά το βράδυ. Απίθανο 1 2 3 4 5 6 7 Πολύ πιθανό</p>
7.	<p><b>Πόσο θα σας έπειθαν να μην οδηγήσετε ενώ έχετε πειί, τα παρακάτω μέτρα;</b></p> <p>α. Περισσότεροι έλεγχοι. Καθόλου 1 2 3 4 5 6 7 Απόλυτα</p> <p>β. Υψηλότερα πρόστιμα. Καθόλου 1 2 3 4 5 6 7 Απόλυτα</p> <p>γ. Αυσσέρεστο βίωμα σε εσάς ή το στενό σας περιβάλλον. Καθόλου 1 2 3 4 5 6 7 Απόλυτα</p> <p>δ. Καμπάνιες οδικής ασφάλειας στα media. Καθόλου 1 2 3 4 5 6 7 Απόλυτα</p> <p>ε. Βίντεο από crash test. Καθόλου 1 2 3 4 5 6 7 Απόλυτα</p> <p>στ. Τίποτα</p> <p>ζ. Άλλο (συμπληρώστε).....</p>
8.	<p><b>Πόσες φορές τους τελευταίους δύο μήνες οδηγήσατε, ενώ είχατε πειί τουλάχιστον ένα ποτό, σε νυχτερινή έξοδο με την παρέα σας;</b></p> <p>α. Σε αστική περιοχή. Ποτέ 1 2 3 4 5 6 7 Κάθε φορά</p> <p>β. Σε υπεραστική περιοχή. Ποτέ 1 2 3 4 5 6 7 Κάθε φορά</p> <p>γ. Σε γνωστή διαδρομή. Ποτέ 1 2 3 4 5 6 7 Κάθε φορά</p> <p>δ. Σε άγνωστη διαδρομή. Ποτέ 1 2 3 4 5 6 7 Κάθε φορά</p> <p>ε. Σε κοντινή απόσταση. Ποτέ 1 2 3 4 5 6 7 Κάθε φορά</p> <p>στ. Σε μακρινή απόσταση. Ποτέ 1 2 3 4 5 6 7 Κάθε φορά</p>
9.	<p><b>Πόσο πιθανό βρίσκετε, να οδηγήσετε ενώ έχετε πειί τουλάχιστον ένα ποτό τον επόμενο μήνα;</b></p> <p>Απίθανο 1 2 3 4 5 6 7 Πολύ πιθανό</p>
10.	<p><b>Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω;</b></p> <p>α. Οι φίλοι μου δέχονται να οδηγήσω ενώ έχω πειί τουλάχιστον ένα ποτό, γυρίζοντας από μία βραδινή έξοδο. Δεν ισχύει καθόλου 1 2 3 4 5 6 7 Ισχύει απόλυτα</p> <p>β. Οι φίλοι μου οδηγούν ενώ έχουν πειί τουλάχιστον ένα ποτό μετά από βραδινή τους έξοδο. Δεν ισχύει καθόλου 1 2 3 4 5 6 7 Ισχύει απόλυτα</p>
<p><b><u>Γ. ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΣΥΝΕΠΙΒΑΤΕΣ ΜΟΝΟ</u></b></p> <p><u>Είστε σε βραδινή έξοδο με την παρέα σας. Ο οδηγός της παρέας έχει πειί τουλάχιστον ένα ποτό.</u></p>	
11.	<p><b>Πόσο ασφαλής αισθάνεστε να σας γυρίσει σπίτι;</b></p> <p>Καθόλου ασφαλής 1 2 3 4 5 6 7 Απόλυτα ασφαλής</p>



### **Ε. ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΟΔΗΓΟΥΣ ΜΟΝΟ**

26. Πόσα χρόνια έχετε το δίπλωμα;

27. Πόσο συχνά οδηγείτε;

- α. Καθημερινά
- β. 3-5 φορές την εβδομάδα
- γ. 2-3 φορές την εβδομάδα
- δ. 1 φορά την εβδομάδα
- ε. Λιγότερο συχνά

28. Σας έχει επιβληθεί ποτέ πρόστιμο για τις ακόλουθες περιπτώσεις;

- α. Για υπερβολική ταχύτητα
- β. Για μη χρήση ζώνης/κράνους
- γ. Για υπέρβαση ανώτατου ορίου αλκοόλ
- δ. Άλλη παράβαση. Ποιά;
- ε. Δεν μου έχει επιβληθεί ποτέ πρόστιμο

(Επιλέξτε όσα θέλετε από τα παραπάνω)

29. Έχετε εμπλακεί ποτέ σε ατύχημα;

α. Ναι . Περιγράψτε

.....

.....

.....

.....

β. Όχι

# **ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΖΩΝΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

## **A. ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ**

Είστε:

- α. Οδηγός αυτοκινήτου  
β. Συνεπιβάτης αυτοκινήτου

Γνωρίζετε αν η χρήση ζώνης ασφαλείας στις ακόλουθες περιπτώσεις είναι υποχρεωτική (από τον Κ.Ο.Κ.);

	Ναι, είναι υποχρεωτικό	Όχι, δεν είναι υποχρεωτικό	Δεν ξέρω
Ως οδηγός			
Ως συνεπιβάτης (μπροστά κάθισμα)			
Ως συνεπιβάτης (πίσω κάθισμα)			

Ποιά πιστεύετε ότι είναι η πιθανότητα να σας επιβληθεί πρόστιμο αν δεν φοράτε ζώνη;

Καμία	1	2	3	4	5	6	7	Μεγάλη
-------	---	---	---	---	---	---	---	--------

Πόσο σύμφωνος είστε με την χρήση ζώνης ασφαλείας στις ακόλουθες περιπτώσεις;

α. Ως οδηγός								
Καθόλου σύμφωνος	1	2	3	4	5	6	7	Απόλυτα σύμφωνος
β. Ως συνεπιβάτης (μπροστά κάθισμα)								
Καθόλου σύμφωνο	1	2	3	4	5	6	7	Απόλυτα σύμφωνο
γ. Ως συνεπιβάτης (πίσω κάθισμα)								
Καθόλου σύμφωνο	1	2	3	4	5	6	7	Απόλυτα σύμφωνο

Πόσο συχνά φοράτε ζώνη;

α. Σε αστική περιοχή								
Ποτέ	1	2	3	4	5	6	7	Πάντα
β. Σε υπεραστική περιοχή								
Ποτέ	1	2	3	4	5	6	7	Πάντα
γ. Σε γνωστή διαδρομή								
Ποτέ	1	2	3	4	5	6	7	Πάντα
δ. Σε άγνωστη διαδρομή								
Ποτέ	1	2	3	4	5	6	7	Πάντα
ε. Σε κοντινή απόσταση								
Ποτέ	1	2	3	4	5	6	7	Πάντα
στ. Σε μακρινή απόσταση								
Ποτέ	1	2	3	4	5	6	7	Πάντα



**Ποιοί είναι οι κύριοι λόγοι για τους οποίους φοράτε ζώνη;**

	Είναι η συνήθειά μου	Για την ασφάλειά μου	Για αποφυγή προστίμου	Επειδή είναι υποχρεωτικό	Επειδή άλλοι με ωθούν να το κάνω	Άλλος (συμπληρώστε)
Σε αστική περιοχή						
Σε υπεραστική περιοχή						
Σε γνωστή διαδρομή						
Σε άγνωστη διαδρομή						
Σε κοντινή απόσταση						
Σε μακρινή απόσταση						

(Επιλέξτε όσα θέλετε από τα παραπάνω)

**Ποιοί είναι οι κύριοι λόγοι για τους οποίους δεν φοράτε ζώνη;**

- α. Ξεχνώ να την βάλω  
 β. Πιστεύω ότι η ζώνη ασφαλείας δεν θα με προστατέψει από τραυματισμό σε περίπτωση ατυχήματος  
 γ. Πιστεύω ότι η ζώνη ασφαλείας αυξάνει τον κίνδυνο τραυματισμού σε περίπτωση ατυχήματος  
 δ. Πιστεύω ότι η χρήση ζώνης ασφαλείας δεν είναι απαραίτητη για τις κοντινές αποστάσεις  
 ε. Πιστεύω ότι οι αερόσακοι αρκούν να με προστατεύσουν σε περίπτωση ατυχήματος  
 στ. Σε περίπτωση ατυχήματος η ζώνη θα με εμποδίσει να εγκαταλείψω το αυτοκίνητο εγκαίρως  
 ζ. Άλλος (συμπληρώστε).....

(Επιλέξτε όσα θέλετε από τα παραπάνω)

**Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα:**

- α. *Περισσότεροι έλεγχοι.*  
 Καθόλου 1 2 3 4 5 6 7 Απόλυτα  
 β. *Υψηλότερα πρόστιμα.*  
 Καθόλου 1 2 3 4 5 6 7 Απόλυτα  
 γ. *Δυσάρεστο βίωμα σε εσάς ή το στενό σας περιβάλλον.*  
 Καθόλου 1 2 3 4 5 6 7 Απόλυτα  
 δ. *Καμπάνιες οδικής ασφαλείας στα media.*  
 Καθόλου 1 2 3 4 5 6 7 Απόλυτα  
 ε. *Βίντεο από crash test.*  
 Καθόλου 1 2 3 4 5 6 7 Απόλυτα  
 στ. *Συστήματα ασφαλείας (ηχητική προειδοποίηση).*  
 Καθόλου 1 2 3 4 5 6 7 Απόλυτα  
 ζ. *Τίποτα*  
 η. *Άλλο (συμπληρώστε).....*

**Πόσο συχνά σκοπεύετε να φοράτε ζώνη τον επόμενο μήνα:**

- Καθόλου συχνά 1 2 3 4 5 6 7 Πολύ συχνά

Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω:

α. Χωρίς ζώνη αισθάνομαι ανασφαλή, σαν κάτι να λείπει.

Δεν ισχύει καθόλου 1 2 3 4 5 6 7 Ισχύει απόλυτα

β. Η χρήση ζώνης, είναι χρήσιμη μόνο όταν κάνεις μεγάλες αποστάσεις.

Δεν ισχύει καθόλου 1 2 3 4 5 6 7 Ισχύει απόλυτα

γ. Σε ένα σοβαρό ατύχημα, η ζώνη δεν θα κάνει τη διαφορά.

Δεν ισχύει καθόλου 1 2 3 4 5 6 7 Ισχύει απόλυτα

δ. Οι άνθρωποι που χρησιμοποιούν ζώνη είναι περισσότερο υπεύθυνοι.

Δεν ισχύει καθόλου 1 2 3 4 5 6 7 Ισχύει απόλυτα

ε. Χρησιμοποιώ ζώνη, μόνο όταν μου το ζητάει συγγενής ή φίλος.

Δεν ισχύει καθόλου 1 2 3 4 5 6 7 Ισχύει απόλυτα

στ. Αν κάποιος οδηγεί προσεκτικά, δεν χρειάζεται να φορά ζώνη.

Δεν ισχύει καθόλου 1 2 3 4 5 6 7 Ισχύει απόλυτα

## Β. ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΟΔΗΓΟΥΣ ΜΟΝΟ

Όταν οδηγείτε, πόσο πιθανό είναι να ζητήσετε από τον συνεπιβάτη να φορέσει ζώνη;

α. Σε αστική περιοχή

Απίθανο 1 2 3 4 5 6 7 Πολύ πιθανό

β. Σε υπεραστική περιοχή

Απίθανο 1 2 3 4 5 6 7 Πολύ πιθανό

γ. Σε γνωστή διαδρομή

Απίθανο 1 2 3 4 5 6 7 Πολύ πιθανό

δ. Σε άγνωστη διαδρομή

Απίθανο 1 2 3 4 5 6 7 Πολύ πιθανό

ε. Σε κοντινή απόσταση

Απίθανο 1 2 3 4 5 6 7 Πολύ πιθανό

στ. Σε μακρινή απόσταση

Απίθανο 1 2 3 4 5 6 7 Πολύ πιθανό

Αν απαντήσετε <1> σε όλα τότε πηγαίνετε στην ερώτηση <13>.

Αν απαντήσετε <7> σε όλα τότε πηγαίνετε στην ερώτηση <12>.

Ποιοί είναι οι κύριοι λόγοι για τους οποίους ζητάτε από τον συνεπιβάτη σας να φορέσει ζώνη;

	Επειδή είναι υποχρεωτικό	Δεν θέλω να έχω ευθύνη σε περίπτωση ατυχήματος	Για την ασφάλειά του	Για να αποφύγω το πρόστιμο	Άλλος (συμπληρώστε)
Σε αστική περιοχή					
Σε υπεραστική περιοχή					
Σε γνωστή διαδρομή					
Σε άγνωστη διαδρομή					
Σε κοντινή απόσταση					
Σε μακρινή απόσταση					

(Επιλέξτε όσα θέλετε από τα παραπάνω)

Ποιοί είναι οι κύριοι λόγοι για τους οποίους δεν ζητάτε από τον συνεπιβάτη σας να φορέσει ζώνη;

	Ο επιβάτης κάνει ότι επιθυμεί	Δεν ενδιαφέρομαι για την ασφάλειά του	Ξεχνώ να το ζητήσω	Δεν ξέρω γιατί	Άλλος (συμπληρώστε)
Σε αστική περιοχή					
Σε υπεραστική περιοχή					
Σε γνωστή διαδρομή					
Σε άγνωστη διαδρομή					
Σε κοντινή απόσταση					
Σε μακρινή απόσταση					

## Γ. ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΣΥΝΕΠΙΒΑΤΕΣ ΜΟΝΟ

Αν σας ζητήσει ο οδηγός να βάλετε ζώνη, θα το κάνετε;

α. Σε αστική περιοχή									
Ποτέ	1	2	3	4	5	6	7	Πάντα	
β. Σε υπεραστική περιοχή									
Ποτέ	1	2	3	4	5	6	7	Πάντα	
γ. Σε γνωστή διαδρομή									
Ποτέ	1	2	3	4	5	6	7	Πάντα	
δ. Σε άγνωστη διαδρομή									
Ποτέ	1	2	3	4	5	6	7	Πάντα	
ε. Σε κοντινή απόσταση									
Ποτέ	1	2	3	4	5	6	7	Πάντα	
ς. Σε μακρινή απόσταση									
Ποτέ	1	2	3	4	5	6	7	Πάντα	

## Δ. ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΓΝΩΣΗ ΥΠΑΡΞΗΣ ΚΑΜΠΑΝΙΑΣ (ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ)

Θυμάστε να έχετε δει ή να έχετε ακούσει κάποια καμπάνια σε σχέση με την χρήση ζώνης ασφαλείας τις τελευταίες δύο εβδομάδες;

- α. Ναι, είμαι σίγουρος για αυτό.  
β. Ναι, αλλά δεν είμαι σίγουρος.  
γ. (Πηγαίνετε στην ερώτηση 22)

Μπορείτε να αναφέρετε ή να περιγράψετε την καμπάνια που είδατε ή ακούσατε;

Από ποιά μέσα ενημερωθήκατε για την καμπάνια;

- α. Τηλεόραση  
β. Ραδιόφωνο  
γ. Πινακίδες / επιγραφές στον δρόμο  
δ. Internet  
ε. Αφίσες σε σχολεία/ πανεπιστήμια  
ςτ. Άρθρα σε εφημερίδες/ περιοδικά  
ζ. Άλλο (συμπληρώστε).....

Πόσο σας άρεσε η καμπάνια;

Καθόλου	1	2	3	4	5	6	7	Πάρα πολύ
---------	---	---	---	---	---	---	---	-----------

Κατά την γνώμη σας ποιά ήταν το κύριο μήνυμα της καμπάνιας

Σαν οδηγό, η καμπάνια σας έπεισε να φοράτε ζώνη όταν οδηγείτε;

Καθόλου	1	2	3	4	5	6	7	Απόλυτα
---------	---	---	---	---	---	---	---	---------

Σαν συνεπιβάτη, η καμπάνια σας έπεισε να φοράτε ζώνη όταν επιβαίνετε σε κάποιο όχημα;

Καθόλου	1	2	3	4	5	6	7	Απόλυτα
---------	---	---	---	---	---	---	---	---------

Όνομα

Ηλικία

Φύλο

Τμήμα

Τηλέφωνο/email

## **Ε. ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΟΔΗΓΟΥΣ ΜΟΝΟ**

Πόσα χρόνια έχετε το δίπλωμα;

Πόσο συχνά οδηγείτε;

- α. Καθημερινά
- β. 3-5 φορές την εβδομάδα
- γ. 2-3 φορές την εβδομάδα
- δ. 1 φορά την εβδομάδα
- ε. Λιγότερο συχνά

Σας έχει επιβληθεί ποτέ πρόστιμο για τις ακόλουθες περιπτώσεις;

- α. Για υπερβολική ταχύτητα
- β. Για μη χρήση ζώνης/κράνους
- γ. Για υπέρβαση ανώτατου ορίου αλκοόλ
- δ. Άλλη παράβαση (συμπληρώστε).....
- ε. Δεν μου έχει επιβληθεί ποτέ πρόστιμο

(Επιλέξτε όσα θέλετε από τα παραπάνω)

Έχετε εμπλακεί ποτέ σε ατύχημα;

- α. Ναι . Περιγράψτε .....
- β. Όχι

Είναι εξοπλισμένο το όχημα σας με συστήματα ασφαλείας;

- α. Ναι (ποιά συστήματα;).....
- β. Όχι



# ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΚΡΑΝΟΥΣ

## Α. ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ

1.	Είστε:									
	α. Οδηγός μοτοσυκλέτας									
	β. Συνεπιβάτης μοτοσυκλέτας									
2.	Γνωρίζετε αν η χρήση κράνους στις ακόλουθες περιπτώσεις είναι υποχρεωτική (από τον Κ.Ο.Κ.);									
		Ναι, είναι υποχρεωτικό			Όχι, δεν είναι υποχρεωτικό			Δεν ξέρω		
	Ως οδηγός									
	Ως συνεπιβάτης									
3.	Ποιά πιστεύετε ότι είναι η πιθανότητα να σας επιβληθεί πρόστιμο αν δεν φοράτε κράνος;									
	Καμία	1	2	3	4	5	6	7	Μεγάλη	
4.	Πόσο σύμφωνος είστε με την χρήση κράνους στις ακόλουθες περιπτώσεις;									
	α. Ως οδηγός									
	Καθόλου σύμφωνος	1	2	3	4	5	6	7	Απόλυτα σύμφωνος	
	β. Ως συνεπιβάτης									
	Καθόλου σύμφωνο	1	2	3	4	5	6	7	Απόλυτα σύμφωνο	
5.	Πόσο συχνά φοράτε κράνος;									
	α. Σε αστική περιοχή									
	Ποτέ	1	2	3	4	5	6	7	Πάντα	
	β. Σε υπεραστική περιοχή									
	Ποτέ	1	2	3	4	5	6	7	Πάντα	
	γ. Σε γνωστή διαδρομή									
	Ποτέ	1	2	3	4	5	6	7	Πάντα	
	δ. Σε άγνωστη διαδρομή									
	Ποτέ	1	2	3	4	5	6	7	Πάντα	
	ε. Σε κοντινή απόσταση									
	Ποτέ	1	2	3	4	5	6	7	Πάντα	
	στ. Σε μακρινή απόσταση									
	Ποτέ	1	2	3	4	5	6	7	Πάντα	
6.	Ποιοί είναι οι κύριοι λόγοι για τους οποίους φοράτε κράνος;									
		Είναι η συνήθειά μου	Για την ασφάλειά μου	Για αποφυγή προστίμου	Επειδή είναι υποχρεωτικό	Επειδή άλλοι με ωθούν να το κάνω	Άλλος (συμπληρώστε)			
	Σε αστική περιοχή									
	Σε υπεραστική περιοχή									
	Σε γνωστή διαδρομή									
	Σε άγνωστη διαδρομή									
	Σε κοντινή απόσταση									
	Σε μακρινή απόσταση									
	(Επιλέξτε όσα θέλετε από τα παραπάνω)									

7.	<b>Ποιοί είναι οι κύριοι λόγοι για τους οποίους δεν φοράτε κράνος;</b> α. Ξεχνώ να το βάλω β. Πιστεύω ότι το κράνος δεν θα με προστατέψει από τραυματισμό σε περίπτωση ατυχήματος γ. Πιστεύω ότι το κράνος αυξάνει τον κίνδυνο τραυματισμού σε περίπτωση ατυχήματος δ. Πιστεύω ότι το κράνος δεν είναι απαραίτητο για τις κοντινές αποστάσεις ε. Επειδή ζεσταίνομαι το καλοκαίρι στ. Επειδή μου χαλάει το χτένισμα  (Επιλέξτε όσα θέλετε από τα παραπάνω)									
8.	<b>Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε κράνος, τα παρακάτω μέτρα;</b> α. <i>Περισσότεροι έλεγχοι.</i> Καθόλου 1 2 3 4 5 6 7 Απόλυτα β. <i>Υψηλότερα πρόστιμα.</i> Καθόλου 1 2 3 4 5 6 7 Απόλυτα γ. <i>Δυσάρεστο βίωμα σε εσάς ή το στενό σας περιβάλλον.</i> Καθόλου 1 2 3 4 5 6 7 Απόλυτα δ. <i>Καμπάνιες οδικής ασφάλειας στα media.</i> Καθόλου 1 2 3 4 5 6 7 Απόλυτα ε. <i>Βίντεο από crash test.</i> Καθόλου 1 2 3 4 5 6 7 Απόλυτα στ. <i>Τίποτα</i> ζ. <i>Άλλο (συμπληρώστε).....</i>									
9.	<b>Πόσο συχνά σκοπεύετε να φοράτε κράνος τον επόμενο μήνα;</b> Καθόλου συχνά 1 2 3 4 5 6 7 Πολύ συχνά									
10.	<b>Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω;</b> α. <i>Χωρίς κράνος αισθάνομαι ανασφαλής, σαν κάτι να λείπει.</i> Δεν ισχύει καθόλου 1 2 3 4 5 6 7 Ισχύει απόλυτα β. <i>Η χρήση κράνους, είναι χρήσιμη μόνο σε μεγάλες αποστάσεις.</i> Δεν ισχύει καθόλου 1 2 3 4 5 6 7 Ισχύει απόλυτα γ. <i>Σε ένα σοβαρό ατύχημα, το κράνος δεν θα κάνει τη διαφορά.</i> Δεν ισχύει καθόλου 1 2 3 4 5 6 7 Ισχύει απόλυτα δ. <i>Οι άνθρωποι που χρησιμοποιούν κράνος, είναι περισσότερο υπεύθυνοι.</i> Δεν ισχύει καθόλου 1 2 3 4 5 6 7 Ισχύει απόλυτα ε. <i>Φοράω κράνος, μόνο όταν μου το ζητάει συγγενής ή φίλος.</i> Δεν ισχύει καθόλου 1 2 3 4 5 6 7 Ισχύει απόλυτα στ. <i>Αν κάποιος οδηγεί προσεκτικά, δεν χρειάζεται να φοράει κράνος.</i> Δεν ισχύει καθόλου 1 2 3 4 5 6 7 Ισχύει απόλυτα									

**Β. ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΟΔΗΓΟΥΣ ΜΟΝΟ**

11. Όταν οδηγείτε, πόσο πιθανό είναι να ζητήσετε από τον συνεπιβάτη να φορέσει κράνος;

α. Σε αστική περιοχή									
Απίθανο	1	2	3	4	5	6	7	Πολύ πιθανό	
β. Σε υπεραστική περιοχή									
Απίθανο	1	2	3	4	5	6	7	Πολύ πιθανό	
γ. Σε γνωστή διαδρομή									
Απίθανο	1	2	3	4	5	6	7	Πολύ πιθανό	
δ. Σε άγνωστη διαδρομή									
Απίθανο	1	2	3	4	5	6	7	Πολύ πιθανό	
ε. Σε κοντινή απόσταση									
Απίθανο	1	2	3	4	5	6	7	Πολύ πιθανό	
ε. Σε μακρινή απόσταση									
Απίθανο	1	2	3	4	5	6	7	Πολύ πιθανό	

Αν απαντήσετε <1> σε όλα τότε πηγαίνετε στην ερώτηση <13>.

Αν απαντήσετε <7> σε όλα τότε πηγαίνετε στην ερώτηση <12>.

12. Ποιοί είναι οι κύριοι λόγοι για τους οποίους ζητάτε από τον συνεπιβάτη σας να φορέσει κράνος;

	Επειδή είναι υποχρεωτικό	Δεν θέλω να έχω ευθύνη σε περίπτωση ατυχήματος	Για την ασφάλειά του	Για να αποφύγω το πρόστιμο	Άλλος (συμπληρώστε)
Σε αστική περιοχή					
Σε υπεραστική περιοχή					
Σε γνωστή διαδρομή					
Σε άγνωστη διαδρομή					
Σε κοντινή απόσταση					
Σε μακρινή απόσταση					

13. Ποιοί είναι οι κύριοι λόγοι για τους οποίους δεν ζητάτε από τον συνεπιβάτη σας να φορέσει κράνος;

	Ο επιβάτης κάνει ότι επιθυμεί	Δεν ενδιαφέρομαι για την ασφάλειά του	Ξεχνώ να το ζητήσω	Δεν έχω δεύτερο κράνος	Δεν ξέρω γιατί	Άλλος (συμπληρώστε)
Σε αστική περιοχή						
Σε υπεραστική περιοχή						
Σε γνωστή διαδρομή						
Σε άγνωστη διαδρομή						
Σε κοντινή απόσταση						
Σε μακρινή απόσταση						

### Γ. ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΣΥΝΕΠΙΒΑΤΕΣ ΜΟΝΟ

14. Αν σας ζητήσει ο οδηγός να βάλετε κράνος, θα το κάνετε;

α. Σε αστική περιοχή

Ποτέ 1 2 3 4 5 6 7 Πάντα

β. Σε υπεραστική περιοχή

Ποτέ 1 2 3 4 5 6 7 Πάντα

γ. Σε γνωστή διαδρομή

Ποτέ 1 2 3 4 5 6 7 Πάντα

δ. Σε άγνωστη διαδρομή

Ποτέ 1 2 3 4 5 6 7 Πάντα

ε. Σε κοντινή απόσταση

Ποτέ 1 2 3 4 5 6 7 Πάντα

ε. Σε μακρινή απόσταση

Ποτέ 1 2 3 4 5 6 7 Πάντα

### Δ. ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΓΝΩΣΗ ΥΠΑΡΞΗΣ ΚΑΜΠΑΝΙΑΣ (ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ)

15. Θυμάστε να έχετε δει ή να έχετε ακούσει κάποια καμπάνια σε σχέση με την χρήση κράνους τις τελευταίες δύο εβδομάδες;

α. Ναι, είμαι σίγουρος για αυτό.

β. Ναι, αλλά δεν είμαι σίγουρος.

γ. Όχι (Πηγαίνετε στην ερώτηση 22)

16. Μπορείτε να αναφέρετε ή να περιγράψετε την καμπάνια που είδατε ή ακούσατε;

17. Από ποιά μέσα ενημερωθήκατε για την καμπάνια;

α. Τηλεόραση

β. Ραδιόφωνο

γ. Πινακίδες / επιγραφές στον δρόμο

δ. Internet

ε. Αφίσες σε σχολεία/ πανεπιστήμια

στ. Άρθρα σε εφημερίδες/ περιοδικά

ζ. Άλλο (ποιό).....

18. Πόσο σας άρεσε η καμπάνια;

Καθόλου 1 2 3 4 5 6 7 Πάρα πολύ

19. Κατά την γνώμη σας ποιο ήταν το κύριο μήνυμα της καμπάνιας;

20. Σαν οδηγό, η καμπάνια σας έπεισε να φοράτε κράνος όταν οδηγείτε;

Καθόλου 1 2 3 4 5 6 7 Απόλυτα

21. Σαν συνεπιβάτη, η καμπάνια σας έπεισε να φοράτε κράνος όταν επιβαίνετε σε μοτοσυκλέτα;

Καθόλου 1 2 3 4 5 6 7 Απόλυτα

22. Όνομα

23. Ηλικία

24. Φύλο

25. Τμήμα

26. Τηλέφωνο/email



### **Ε. ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΟΔΗΓΟΥΣ ΜΟΝΟ**

27.	Πόσα χρόνια έχετε το δίπλωμα;
28.	Πόσο συχνά οδηγείτε: α. Καθημερινά β. 3-5 φορές την εβδομάδα γ. 2-3 φορές την εβδομάδα δ. 1 φορά την εβδομάδα ε. Λιγότερο συχνά
29.	Σας έχει επιβληθεί ποτέ πρόστιμο για τις ακόλουθες περιπτώσεις: α. Για υπερβολική ταχύτητα β. Για μη χρήση ζώνης/κράνους γ. Για υπέρβαση ανώτατου ορίου αλκοόλ δ. Άλλη παράβαση. (ποιά;)..... ε. Δεν μου έχει επιβληθεί ποτέ πρόστιμο  (Επιλέξτε όσα θέλετε από τα παραπάνω)
30.	Έχετε εμπλακεί ποτέ σε ατύχημα; α. Ναι . Περιγράψτε ..... ..... ..... β. Όχι

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

### Αποτελέσματα του Cronbach Alpha για την εκστρατεία του αλκοόλ και της οδήγησης

#### Μέθοδος “the 2 group before-after randomized experiment”

	ΟΜΑΔΑ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ ΠΡΙΝ	ΟΜΑΔΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΡΙΝ	ΟΜΑΔΑ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ ΜΕΤΑ	ΟΜΑΔΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΜΕΤΑ
BB	0.613	0.482*	0.8	0.66
CB	0.5*	0.68	0.4*	0.65
PB	0.84	0.9	0.97	0.9
NB	0.8	0.6	0.84	0.6

#### Μέθοδος “ the Solomon four group design”

	ΟΜΑΔΑ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ 1	ΟΜΑΔΑ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ 2	ΟΜΑΔΑ ΕΛΕΓΧΟΥ 1	ΟΜΑΔΑ ΕΛΕΓΧΟΥ 2
BB	0.541	0.6	0.437*	0.6
CB	0.921	0.808	0.415*	0.779
PB	0.985	0.961	0.321*	0.907
NB	1	0.753	0.75	0.693

#### Μέθοδος “the separate pre-post samples design”

	ΟΜΑΔΑ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ 1	ΟΜΑΔΑ ΕΛΕΓΧΟΥ 1	ΟΜΑΔΑ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ 2	ΟΜΑΔΑ ΕΛΕΓΧΟΥ 2
BB	0.523	0.544	0.6	0.651
CB	0.783	0.662	0.808	0.832
PB	0.697	0.716	0.961	0.802
NB	0.619	0.702	0.753	0.673

Σημείωση: Τα νούμερα που είναι μικρότερα του 0,6 έχουν το σύμβολο (\*), που σημαίνει ότι οι ερωτήσεις που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία δεν μπορούν να ομαδοποιηθούν.

## Αποτελέσματα του Cronbach Alpha για την εκστρατεία της χρήσης ζώνης ασφαλείας

### ΟΔΗΓΟΙ

Μέθοδος “the 2 group before-after randomized experiment”

	ΟΜΑΔΑ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ ΠΡΙΝ	ΟΜΑΔΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΡΙΝ	ΟΜΑΔΑ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ ΜΕΤΑ	ΟΜΑΔΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΜΕΤΑ
BB	0,639	0,691	0,432*	0,785
CB	0,823	0,658	0,793	0,441*
PB	0,855	0,886	0,93	0,738
NB	0,6	0,496*	0,297*	0,926
DN	0,883	0,908	0,957	0,896

Μέθοδος “ the Solomon four group design”

	ΟΜΑΔΑ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ 1	ΟΜΑΔΑ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ 2	ΟΜΑΔΑ ΕΛΕΓΧΟΥ 1	ΟΜΑΔΑ ΕΛΕΓΧΟΥ 2
BB	0,413*	0,497*	0,712	0,793
CB	0,827	0,688	0,669	0,731
PB	0,856	0,95	0,951	0,889
NB	0,367*	0,172*	0,313*	0,474*
DN	0,865	0,967	0,93	0,921

Μέθοδος “the separate pre-post samples design”

	ΟΜΑΔΑ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ 1	ΟΜΑΔΑ ΕΛΕΓΧΟΥ 1	ΟΜΑΔΑ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ 2	ΟΜΑΔΑ ΕΛΕΓΧΟΥ 2
BB	0,69	0,792	0,033*	0,421*
NB	0,737	0,608	0,737	0,981
PB	0,951	0,871	0,62	0,755
CB	0,104	0,09*	0,584	0,64
DN	0,76	0,951	0,784	0,873

## ΣΥΝΕΠΙΒΑΤΕΣ

Μέθοδος “the 2 group before-after randomized experiment”

	ΟΜΑΔΑ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ ΠΡΙΝ	ΟΜΑΔΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΡΙΝ	ΟΜΑΔΑ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ ΜΕΤΑ	ΟΜΑΔΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΜΕΤΑ
BB	0,256*	0,459*	0,6	0,44*
CB	0,72	0,655	0,746	0,661
PB	0,896	0,877	0,841	0,905
NB	0,6	0,775	0,507*	0,73
DN	0,62	0,65	0,68	0,638

Μέθοδος “ the Solomon four group design”

	ΟΜΑΔΑ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ 1	ΟΜΑΔΑ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ 2	ΟΜΑΔΑ ΕΛΕΓΧΟΥ 1	ΟΜΑΔΑ ΕΛΕΓΧΟΥ 2
BB	0,232*	0,67	0,497*	0,464*
CB	0,788	0,686	0,643	0,434*
PB	0,9	0,876	0,886	0,965
NB	0,394*	0,408*	0,668	0,6
DN	0,726	0,739	0,821	0,81

Μέθοδος “the separate pre-post samples design”

	ΟΜΑΔΑ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ ΠΡΙΝ	ΟΜΑΔΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΡΙΝ	ΟΜΑΔΑ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ ΜΕΤΑ	ΟΜΑΔΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΜΕΤΑ
BB	0,051*	0,051*	0,193*	0,577*
CB	0,631	0,767	0,859	0,707
PB	0,872	0,977	0,986	0,703
NB	0,321*	0,306*	0,165*	0,034*
DN	0,621	0,673	0,736	0,652

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ

Ακολουθεί η κατηγοριοποίηση των ερωτήσεων και για τις τρεις εκστρατείες, σύμφωνα με τον διαχωρισμό τους σε παράγοντες πρόβλεψης της πρόθεσης και της συμπεριφοράς. Όσες ερωτήσεις λείπουν από την κατηγοριοποίηση αυτή, είτε ανήκουν σε άλλη κατηγορία από τις παραπάνω, είτε η απάντησή τους δεν είχε αριθμητική κλίμακα, οπότε και δεν τους έγινε στατιστική ανάλυση – § 5. Εκτός από τον κωδικό (BB, CB, NB κλπ.) υπάρχει κι ένας αριθμός δίπλα από κάθε ερώτηση (BB1, BB2, BB3). Αυτή είναι η κωδικοποίηση της κάθε ερώτησης, που έγινε για πρακτικούς λόγους, αλλά και για να είναι γνωστό ανά πάσα στιγμή ποια είναι η ερώτηση κατά την διάρκεια της επεξεργασίας των αποτελεσμάτων.

**Πίνακας 1: ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ ΑΛΚΟΟΛ**

ΕΡΩΤΗΣΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ
Γνωρίζοντας ότι το ανώτατο επιτρεπτό όριο κατανάλωσης αλκοόλ είναι 0,25 ml, σας βρίσκει σύμφωνο;	3	BB1
Πόσο συμφωνείτε με τις παρακάτω προτάσεις; α. Εφόσον έχω πιεί, επιλέγω να μην οδηγήσω	5α	BB2
Πόσο συμφωνείτε με τις παρακάτω προτάσεις; β. Παρόλο που έχω πιεί μπορώ να οδηγήσω με ασφάλεια.	5β	BB3
Πόσο συμφωνείτε με τις παρακάτω προτάσεις; γ. Αν οι συνεπιβάτες θεωρούν ότι δεν είμαι ικανός να οδηγήσω, επιλέγω να μην οδηγήσω.	5γ	NB
Πόσο συμφωνείτε με τις παρακάτω προτάσεις; δ. Το να οδηγώ ενώ έχω πιεί, θα αυξήσει την πιθανότητα να εμπλακώ σε ατύχημα.	5δ	BB4
Πόσο συμφωνείτε με τις παρακάτω προτάσεις; ε. Το να οδηγώ ενώ έχω πιεί, θα αυξήσει την πιθανότητα να μου επιβληθεί πρόστιμο.	5ε	BB5
Κάτω από ποιές συνθήκες βρίσκετε πιθανό να οδηγήσετε; α. Όταν δεν λειτουργούν οι δημόσιες συγκοινωνίες.	6α	CB1
Κάτω από ποιές συνθήκες βρίσκετε πιθανό να οδηγήσετε; β. Όταν έχω υποσχεθεί να επιστρέψω κάποιον σπίτι.	6β	CB2
Κάτω από ποιές συνθήκες βρίσκετε πιθανό να οδηγήσετε; γ. Όταν χρειάζομαι το αυτοκίνητο την επόμενη μέρα.	6γ	CB3
Κάτω από ποιές συνθήκες βρίσκετε πιθανό να οδηγήσετε; δ. Όταν επιστρέφω αργά το βράδυ.	6δ	CB4



Πόσο θα σας έπειθαν να μην οδηγήσετε ενώ έχετε πιεί, τα παρακάτω μέτρα; α. Περισσότερα πρόστιμα	7α	O1
Πόσο θα σας έπειθαν να μην οδηγήσετε ενώ έχετε πιεί, τα παρακάτω μέτρα; β. Υψηλότερα πρόστιμα	7β	O2
Πόσο θα σας έπειθαν να μην οδηγήσετε ενώ έχετε πιεί, τα παρακάτω μέτρα; γ. Αυσσέρστο βίωμα σε εσάς ή στο στενό σας περιβάλλον	7γ	O3
Πόσο θα σας έπειθαν να μην οδηγήσετε ενώ έχετε πιεί, τα παρακάτω μέτρα; δ. Καμπάνιες οδικής ασφάλειας στα media	7δ	O4
Πόσο θα σας έπειθαν να μην οδηγήσετε ενώ έχετε πιεί, τα παρακάτω μέτρα; ε. Βίντεο από crash test	7ε	O5
Πόσες φορές τους τελευταίους δύο μήνες οδηγήσατε, ενώ είχατε πιεί τουλάχιστον ένα ποτό, σε νυχτερινή έξοδο με την παρέα σας;  α. Σε αστική περιοχή.	8α	PB1
Πόσες φορές τους τελευταίους δύο μήνες οδηγήσατε, ενώ είχατε πιεί τουλάχιστον ένα ποτό, σε νυχτερινή έξοδο με την παρέα σας;  β. Σε υπεραστική περιοχή.	8β	PB2
Πόσες φορές τους τελευταίους δύο μήνες οδηγήσατε, ενώ είχατε πιεί τουλάχιστον ένα ποτό, σε νυχτερινή έξοδο με την παρέα σας;  γ. Σε γνωστή διαδρομή.	8γ	PB3
Πόσες φορές τους τελευταίους δύο μήνες οδηγήσατε, ενώ είχατε πιεί τουλάχιστον ένα ποτό, σε νυχτερινή έξοδο με την παρέα σας;  δ. Σε άγνωστη διαδρομή.	8δ	PB4
Πόσες φορές τους τελευταίους δύο μήνες οδηγήσατε, ενώ είχατε πιεί τουλάχιστον ένα ποτό, σε νυχτερινή έξοδο με την παρέα σας;  ε. Σε κοντινή απόσταση.	8ε	PB5
Πόσες φορές τους τελευταίους δύο μήνες οδηγήσατε, ενώ είχατε πιεί τουλάχιστον ένα ποτό, σε νυχτερινή έξοδο με την παρέα σας;  στ. Σε μακρινή απόσταση.	8στ	PB6
Πόσο πιθανό βρίσκετε, να οδηγήσετε ενώ έχετε πιεί τουλάχιστον ένα ποτό τον επόμενο μήνα;	9	INTENTION
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω;  α. Οι φίλοι μου δέχονται να οδηγήσω ενώ έχω πιεί τουλάχιστον ένα ποτό, γυρίζοντας από μία βραδινή έξοδο.	10α	DN1
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω;  β. Οι φίλοι μου οδηγούν ενώ έχουν πιεί τουλάχιστον ένα ποτό μετά από βραδινή τους έξοδο.	10β	DN2

Σημείωση 1: Ο παράγοντας Ο σημαίνει ότι η συγκεκριμένες ερωτήσεις δεν ανήκουν σε κάποια από τις κατηγορίες ερωτήσεων που αναφέρθηκαν παραπάνω, αλλά ανήκουν σε άλλη (other).

Σημείωση 2: Όπου γίνεται αναφορά στο κείμενο στη μεταβλητή BB, συμπεριλαμβάνει τις BB1, BB2, BB3, BB4, BB5, η μεταβλητή CB περιλαμβάνει τις CB1, CB2, CB3, CB4, η μεταβλητή PB περιλαμβάνει τις PB1, PB2, PB3, PB4, PB5, PB6 και η μεταβλητή DN περιλαμβάνει τις DN1, DN2.

**Πίνακας 2: ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ ΖΩΝΗΣ**

ΕΡΩΤΗΣΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ
Ποιά πιστεύετε ότι είναι η πιθανότητα να σας επιβληθεί πρόστιμο αν δεν φοράτε ζώνη;	3	CB1
Πόσο σύμφωνος είστε με την χρήση ζώνης ασφαλείας στις ακόλουθες περιπτώσεις; <i>α. Ως οδηγός</i>	4α	BB1
Πόσο σύμφωνος είστε με την χρήση ζώνης ασφαλείας στις ακόλουθες περιπτώσεις; <i>β. Ως συνεπιβάτης (μπροστά κάθισμα)</i>	4β	BB2
Πόσο σύμφωνος είστε με την χρήση ζώνης ασφαλείας στις ακόλουθες περιπτώσεις; <i>γ. Ως συνεπιβάτης (πίσω κάθισμα)</i>	4γ	BB3
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; <i>α. Σε αστική περιοχή</i>	5α	PB1
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; <i>β. Σε υπεραστική περιοχή</i>	5β	PB2
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; <i>γ. Σε γνωστή διαδρομή</i>	5γ	PB3
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; <i>δ. Σε άγνωστη διαδρομή</i>	5δ	PB4
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; <i>ε. Σε κοντινή απόσταση</i>	5ε	PB5
Πόσο συχνά φοράτε ζώνη; <i>στ. Σε μακρινή απόσταση</i>	5στ	PB6
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; <i>α. Περισσότεροι έλεγχοι.</i>	8α	CB2

Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; <i>β. Υψηλότερα πρόστιμα.</i>	8β	CB3
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; <i>γ. Δυσάρεστο βίωμα σε εσάς ή το στενό σας περιβάλλον.</i>	8γ	CB4
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; <i>δ. Καμπάνιες οδικής ασφάλειας στα media.</i>	8δ	CB5
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; <i>ε. Βίντεο από crash test.</i>	8ε	CB6
Πόσο θα σας έπειθαν να φορέσετε ζώνη, τα παρακάτω μέτρα; <i>στ. Συστήματα ασφαλείας (ηχητική προειδοποίηση).</i>	8στ	CB7
Πόσο συχνά σκοπεύετε να φοράτε ζώνη τον επόμενο μήνα;	9	INTENTION
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; <i>α. Χωρίς ζώνη αισθάνομαι ανασφαλής, σαν κάτι να λείπει.</i>	10α	BB4
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; <i>β. Η χρήση ζώνης, είναι χρήσιμη μόνο όταν κάνεις μεγάλες αποστάσεις.</i>	10β	BB5
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; <i>γ. Σε ένα σοβαρό ατύχημα, η ζώνη δεν θα κάνει τη διαφορά.</i>	10γ	BB6
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; <i>δ. Οι άνθρωποι που χρησιμοποιούν ζώνη είναι περισσότερο υπεύθυνοι.</i>	10δ	BB7
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; <i>ε. Χρησιμοποιώ ζώνη, μόνο όταν μου το ζητάει συγγενής ή φίλος.</i>	10ε	NB1
Πόσο πιστεύετε ότι ισχύουν τα παρακάτω; <i>στ. Αν κάποιος οδηγεί προσεκτικά, δεν χρειάζεται να φορά ζώνη.</i>	10στ	BB8
Όταν οδηγείτε, πόσο πιθανό είναι να ζητήσετε από τον συνεπιβάτη να φορέσει ζώνη; <i>α. Σε αστική περιοχή</i>	11α	DN1
Όταν οδηγείτε, πόσο πιθανό είναι να ζητήσετε από τον συνεπιβάτη να φορέσει ζώνη; <i>β. Σε υπεραστική περιοχή</i>	11β	DN2
Όταν οδηγείτε, πόσο πιθανό είναι να ζητήσετε από τον συνεπιβάτη να φορέσει ζώνη; <i>γ. Σε γνωστή διαδρομή</i>	11γ	DN3
Όταν οδηγείτε, πόσο πιθανό είναι να ζητήσετε από τον συνεπιβάτη να φορέσει ζώνη; <i>δ. Σε άγνωστη διαδρομή</i>	11δ	DN4
Όταν οδηγείτε, πόσο πιθανό είναι να ζητήσετε από τον συνεπιβάτη να φορέσει ζώνη;	11ε	DN5

ε. Σε κοντινή απόσταση		
Όταν οδηγείτε, πόσο πιθανό είναι να ζητήσετε από τον συνεπιβάτη να φορέσει ζώνη; στ. Σε μακρινή απόσταση	11στ	DN6
Αν σας ζητήσει ο οδηγός να βάλετε ζώνη, θα το κάνετε; α. Σε αστική περιοχή	14α	NB2
Αν σας ζητήσει ο οδηγός να βάλετε ζώνη, θα το κάνετε; β. Σε υπεραστική περιοχή	14β	NB3
Αν σας ζητήσει ο οδηγός να βάλετε ζώνη, θα το κάνετε; γ. Σε γνωστή διαδρομή	14γ	NB4
Αν σας ζητήσει ο οδηγός να βάλετε ζώνη, θα το κάνετε; δ. Σε άγνωστη διαδρομή	14δ	NB5
Αν σας ζητήσει ο οδηγός να βάλετε ζώνη, θα το κάνετε; ε. Σε κοντινή απόσταση	14ε	NB6
Αν σας ζητήσει ο οδηγός να βάλετε ζώνη, θα το κάνετε; στ. Σε μακρινή απόσταση	14στ	NB7

Σημείωση: Όπου γίνεται αναφορά στο κείμενο στη μεταβλητή BB, συμπεριλαμβάνει τις BB1, BB2, BB3, BB4, BB5, BB6, BB7, BB8, η μεταβλητή CB περιλαμβάνει τις CB1, CB2, CB3, CB4, CB5, CB6, CB7, η μεταβλητή PB περιλαμβάνει τις PB1, PB2, PB3, PB4, PB5, PB6, η μεταβλητή DN περιλαμβάνει τις DN1, DN2, DN3, DN4, DN5, DN6, και η μεταβλητή NB περιλαμβάνει τις NB1, NB2, NB3, NB4, NB5, NB6, NB7.







ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ



004000106001

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

Τηλ.: 24210 74760-61 06300

